



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

M.R.  
17/19

सं. 81 ]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 17, 2002/चैत्र 27, 1924

No. 81]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 17, 2002/CHAITRA 27, 1924

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 17 अप्रैल, 2002

सं. टीएएमपी/114/2001-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) को धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार कंडला पत्तन न्यास के दरों के मान के सामान्य संशोधन से मंबंधित इसके प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/114/2001-केपीटी

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2002 के 8वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) से इसके दरों के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव करने के लिए निम्नलिखित मुख्य कारणों का उल्लेख किया है :—

- (i) इसके दरों के मान (एसओआर) का व्यापक संशोधन पिछली बार नवम्बर, 1993 में किया गया था और तत्पश्चात् केपीटी की मजबूत वित्तीय स्थिति एवं कंडला पत्तन के निकटवर्ती क्षेत्र में विभिन्न निजी गतनों की स्थापना से कंडला पत्तन न्यास के प्रशुल्क ढांचे में कोई सामान्य संशोधन नहीं किया गया।

तथापि, फ्लोटिंग क्रापट के किराया प्रभारों, भंडारण प्रभारों के संबंध में अनेक अवसरों पर खातों में प्रशुल्क में संशोधन किया गया था ।

- (ii) टीएएमपी और नौवहन मंत्रालय, दोनों ने केपीटी को प्रशुल्कों का सामान्य संशोधन करने के लिए निर्देश दिए थे और इस बात पर बल दिया था कि पत्तन न्यास निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार निवेशों पर आय (आरओआई) की दर सुनिश्चित करे ।
- (iii) सामान्य कार्गो की तेल यातायात द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता के कारण प्रशुल्क के उर्ध्वगामी संशोधन से बचा गया था, तथापि रिलायंस रिफायनरी और पीवीकेएल लि० पाइपलाइन के चालू होने से वित्तीय वर्ष 1999-2000 की तुलना में वित्तीय वर्ष 2000-01 के दौरान तेल यातायात में लगभग 7.7 एमटीपीए की भारी गिरावट आई है । वर्ष 2001-02 ने पीओएल यातायात में भी गिरावट की प्रवृत्ति दर्शायी है, जिससे परस्पर आर्थिक सहायता असंभव हो गई है ।
- (iv) केपीटी के कंडला प्रभाग की वित्तीय स्थिति से वर्ष 2000-01 में 2.89 करोड़ रुपए के प्रचालन घाटे का पता चलता है, यदि इसे निवेश पर आय (400/- करोड़ रुपए की परिसंपत्तियों पर 18% की दर पर) के साथ मिला दिया जाए तो प्रचालन आय के लगभग 71% की दर पर प्रशुल्कों की दरों में वृद्धि करना आवश्यक हो जाएगा ।
- (v) वाडीनार प्रभाग की वित्तीय स्थिति अधिशेष में है, इसलिए वाडीनार प्रभाग के क्रियाकलापों के लिए दरों के मान (एसओआर) में कोई संशोधन करने का प्रस्ताव नहीं है ।
- (vi) वर्ष 1993 में पिछले संशोधन के बाद से प्रचालन लागतों और अन्य व्यय में कई गुना वृद्धि हो गई है । वर्ष 2000-01 के दौरान प्रचालन लागत में 125% वृद्धि, वेतन और मजूरी में 160% वृद्धि, पेशन लागत में 565% वृद्धि, विद्युत लागत में 543% वृद्धि और ईधन लागत में 30% की वृद्धि हुई है, जिसके परिणामस्वरूप जलापूर्ति की लागत में वृद्धि हुई है तथा पत्तन न्यास के लिए आवश्यक सामग्री की लागत में समग्र वृद्धि हुई है । इन लागतों के अतिरिक्त, 13.5 मीटर के चैनल ड्रापट को गहरा करने और उसके रख-रखाव पर लगातार व्यय होता रहता है ।
- (vii) ढांचागत सुविधाएं प्रदान करने के लिए पिछले आठ वर्षों के दौरान लगभग 333.84 करोड़ रुपए का भारी निवेश किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन और रख-रखाव लागत तथा मूल्यहास में वृद्धि हुई

है। पत्तन के आधारभूत ढांचे के विकास के लिए महत्वाकांक्षी विस्तार योजनाओं के कारण भी अगले पांच वर्षों में 497.70 करोड़ रुपए का भारी पूंजीगत व्यय करना होगा।

**2.2.** केपीटी ने उल्लेख किया है कि अपने दरों के मान में सामान्य संशोधन का प्रस्ताव करते समय निम्नलिखित प्रमुख मुद्दों पर भी विचार किया है :-

- (i) बाजार, अर्थव्यवस्था, प्रतिस्पर्धा के संदर्भ में उद्योग के समग्र परिदृश्य और दो लगातार प्राकृतिक विपत्तियों यथा, जून, 1998 में घक्रवात और जनवरी, 2001 में भूकम्प के प्रभाव ने विशेषकर कच्छ क्षेत्र के व्यापार को बुरी तरह प्रभावित किया है।
- (ii) अधिक पारदर्शिता और सरलता सुनिश्चित करने के लिए प्रशुल्क ढांचे का मानकीकरण तथा सरलीकरण।
- (iii) अतिरिक्त/निर्विकरण क्षमता का बेहतर समुपयोजन सुनिश्चित करने के लिए तेल जेटिटयों के वास्ते संबंधनात्मक मूल्य का निर्णय करने के लिए प्रशुल्क का आश्रय।
- (iv) निकटवर्ती पत्तनों में लागू प्रशुल्क।

**2.3.** केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्कों की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

- (i) पोत-संबद्ध प्रभारों (कंडला प्रभाग में) को 43% से 57% के बीच बढ़ाने का प्रस्ताव है। बल्कि कार्गो पर घाटशुल्क और पत्तन मजदूरों की अपेक्षा वाले ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए 16/- रुपए प्रति एमटी का अतिरिक्त प्रभार लगाने का प्रस्ताव है।
- (ii) पीओएल और एलपीजी पर घाटशुल्क बढ़ाकर 60% करने का प्रस्ताव है, जबकि खाद्य तेल और गैर-खतरनाक रसायनों पर घाटशुल्क में 14% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है।
- (iii) अतिरिक्त टग्स की आपूर्ति के लिए प्रभारों को पायलिटिज शुल्क में शामिल करने की बजाय अलग से लगाने का प्रस्ताव है।
- (iv) भीतरी लंगरगाह में धारा (स्ट्रीम) देयताएं बर्थ किराया प्रभारों के 20% के रूप में लगाने का प्रस्ताव है।
- (v) भांडारण प्रभारों की अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव है।
- (vi) फ्लोटिंग क्रेनों के किराया प्रभारों को क्रापटों की क्षमता के आधार पर यौकित्कीकृत किए जाने का प्रस्ताव है। इसी प्रकार, क्रापटों के आकार के आधार पर शुष्क गोदी प्रभारों को यौकित्कीकृत किए जाने का प्रस्ताव है।

**2.4.** उक्त प्रस्ताव दिनांक 7 नवम्बर, 2001 को आयोजित बैठक में केपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा सर्वसम्मति से अनुमोदित किया गया था।

**2.5.** केपीटी ने अपने दरों के मान में 50% की वृद्धि के सामान्य संशोधन के इसके प्रस्ताव को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। केपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि उन्हें लागत घाटे को पूरा करने के लिए लगभग 75/- करोड़ रुपए के अतिरिक्त राजस्व की आवश्यकता है। बाजार, अर्थव्यवस्था, प्रतिस्पर्धा और दो प्राकृतिक आपदाओं के प्रभाव पर विचार करते हुए इसने प्रशुल्क में अपेक्षित वृद्धि को संतुलित करने का निर्णय किया है। दरों में 50% की प्रस्तावित (सामान्य) वृद्धि से 33/- करोड़ रुपए प्रतिवर्ष का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है।

**3.1.** कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रारंभ में प्रस्तुत लागत विवरणों में केवल विगत 3 वर्षों के ही आंकड़े शामिल थे, तथापि, यूंकि दो वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र अपनाया जाता है, आगामी दो वर्षों अर्थात् वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के संबंध में लागत विवरण अपेक्षित प्रशुल्क समायोजन के विस्तार के निर्धारण हेतु प्रासंगिक होगा। अतः, कंडला पत्तन न्यास को तदनुसार संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

3.2. कंडला पत्तन न्यास ने वर्ष 2001–02, 2002–03 तथा 2003–04 के लिए संशोधित लागत विवरण बाद में जनवरी, 2002 में प्रस्तुत किए हैं।

4.1. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार कंडला पत्तन न्यास का प्रशुल्क प्रस्ताव विभिन्न संबंधित प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए प्रचालित किया गया था। प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए अंतिम तारीख 20 फरवरी, 2002 तक दो बार बढ़ाई गई हैं। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

#### अखिल भारतीय चावल निर्यातक संघ (एआईआरईए)

- (i) खाद्यान्नों पर 15/-रुपए प्रति टन के वर्तमान घाटशुल्क (निर्यात कार्गों के लिए 60% की छूट देने के पश्चात) की तुलना में प्रस्तावित दर 26.25 रुपए प्रति टन (भूल दर 11.25 रुपए + तट श्रम लेवी—15/- रुपए) है। 77% की प्रस्तावित वृद्धि से लागत बढ़ जाएगी, जिससे खाद्यान्नों के निर्यात अधिक महंगे हो जाएंगे और क्रेता दूसरे चावल निर्यातक देशों की ओर जाने के लिए मजबूर हो जाएंगे।
- (ii) वर्तमान प्रतिस्पर्धात्मक माहौल में संचालन प्रभारों में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए क्योंकि निर्यातक पहले ही बहुत कम लाभों पर कार्य कर रहे हैं।

#### पत्तन प्रयोक्ता तथा सीमाशुल्क गृह एजेंट परिसंघ (एफपीयू एवं सीएचए)

- (i) जबकि सभी प्रमुख पत्तन युक्तिसंगत प्रभारों पर सर्वोत्तम सेवाएं प्रदान करने के लिए अपने आप को पुनर्गठित कर रहे हैं, पोत परिवहन उद्योग में प्रवृत्त अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के दृष्टिगत, किसी भी प्रकार की वृद्धि करने के लिए यह उपयुक्त समय नहीं है। ऐसा हाल ही की दो प्राकृतिक अनर्थकारी आपदाओं के कारण भी है, जिससे कछु जिले की अर्थव्यवस्था पूर्णतः अस्त-व्यस्त हो गई है।
- (ii) पिछले सामान्य संशोधन के समय, प्रचालनात्मक घाटे तथा आस्तियों पर 18% की दर पर आरओआई समाहित परिगामी अल्प वसूली के संबंध में प्रस्तावित वृद्धि को कंडला पत्तन न्यास द्वारा किए गए यथावश्यक खण्डशः संशोधनों के दृष्टिगत देखा जाना चाहिए।
- (iii) 2.89 करोड़ रुपए के घाटे का परिकलन करते समय, पिछले 8 वर्षों (1993–2001) की अवधि के दौरान गोदी सं0 9 के निर्माण के लिए कथित रूप से 47.89 करोड़ रुपए का निवेश किया गया है। यह सही नहीं है, क्योंकि अगले पांच वर्षों के लिए आयोजित 497.70 करोड़ रुपए के पूंजी व्यय में भी गोदी सं0 9 के निर्माण पर व्यय को प्रक्षेपित किया (दर्शाया) गया है। इस खाते में आवश्यक समायोजनों से 2.89 करोड़ रुपए का घाटा 45.00 करोड़ रुपए के अतिशेष में रूपांतरित हो जाएगा।
- (iv) 400/-करोड़ रुपए मूल्य की आस्तियों पर 18% की दर से आरओआई केवल एक आनुमानिक घाटा है। कंडला पत्तन न्यास ने सही उल्लेख किया है कि यूनिट से किसी भी स्कंध की हानियों को दूसरे स्कंध अर्थात् कंडला यूनिट के साथ वाडीनार यूनिट से क्षतिपूरित किए जाने की आवश्यकता नहीं है, इसी प्रकार, तेल यातायात की कमी के कारण हुई हानि की क्षतिपूर्ति शुष्क कार्गों सेवाओं/कारोबार की आय में वृद्धि से नहीं की जाएगी।
- (v) वर्ष 1993 को आधार वर्ष के रूप में लेते हुए कर्मचारी लागत, तलकर्षण लागत, ईधन, जल इत्यादि में वृद्धि के कारण सही नहीं हैं, क्योंकि वर्ष 1999 तक आय तथा/अथवा अतिशेष का अनुपात वर्ष 1993 की तुलना में अधिक था।
- (vi) केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकार ने कछु जिले में हुई विशाल (भारी) हानियों के मददेनजर पांच वर्षों की अवधि के लिए विभिन्न अन्य प्रोत्साहन अनुज्ञाय करने के अतिरिक्त उत्पाद शुल्क तथा बिक्री कर में राहत प्रदान की है। कंडला पत्तन न्यास द्वारा भी सरकार के साथ समानता रखने तथा पांच वर्षों की अवधि के लिए सामान्य प्रशुल्क संशोधन को आस्थगित रखने की आशा की जाती है।

- (vii) सीआईएसएफ तथा इसके व्यय का मुददा अप्रासंगिक है, जो कंडला पत्तन न्यास तथा इसके प्रयोक्ताओं की बहुमूल्य संपत्तियों की सुरक्षा करने में अभिरक्षक के रूप में कंडला पत्तन न्यास की असफलता के कारण उत्पन्न हुआ है। सीआईएसएफ व्यय प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार है।
- (viii) सामान्य संशोधन के तर्क के अधीन महापत्तन न्यास अधिनियम के अंतर्गत यथानिर्धारित, भांडागार की पत्तनों द्वारा सामान्यतः प्रदत्त सुविधा वापस ले ली गई है। कंडला पत्तन में कंटेनरबंद यातायात के विस्तार के लिए मौजूदा भांडागारण सुविधाओं को जारी रखे जाने की आवश्यकता है।
- (ix) पत्तन द्वारा सामना की जा रही प्रतिस्पर्धा पर वाणिज्यिक तथा लागत दृष्टिकोण से गंभीरता से विचार किया जाना है। वर्ष 2000 में व्यय में वृद्धि मुख्यतः कर्मचारियों के वेतन संशोधन के कारण है, जो एक स्थायी वैशिष्ट्य नहीं होगा तथा जिसके लिए प्रत्येक वर्ष निधि में योगदान करने वाले एक घटक के रूप में कर्मचारी व्यय को दर्शाना युक्तिसंगत औचित्य नहीं है।
- (x) कंडला पत्तन न्यास ने कंडला में गोदी श्रम बोर्ड (डीएलबी) के अस्तित्व के तत्व का परिहार किया है, जबकि, आसपास के पत्तन इससे मुक्त हैं। कंडला पत्तन में 15 से 20 स० प्रति मीटन की वास्तविक श्रम भजदूरी लागत के अतिरिक्त डीएलबी कामगारों के जहाजी कुली कार्य की विविध लागत ही 35–40 रुपए प्रति मीटन परिकलित की गई है, जबकि आसपास के पत्तनों में जहाजी कुली कार्य की लागत लगभग 18 से 20 रुपए प्रति मीट्रिक टन है।
- (xi) आसपास के पत्तनों द्वारा दिए गए अन्य प्रोत्साहनों तथा सुविधाओं, यथा पत्तन देयताओं के भुगतान के लिए क्रेडिट सुविधा की अनुमति देना, पर कंडला पत्तन द्वारा मात्र इसलिए विचार नहीं किया जाता क्योंकि इसकी अवस्थिति भारत के उत्तरी भाग की सेवा करने के लिए आदर्श है। आसपास के पत्तन अंतर्राष्ट्रीय मानक के नवीनतम तथा आधुनिक प्रचालनात्मक उपकरणों से सुसज्जित कंटेनर टर्मिनल/कन्वेयर बेल्ट तंत्र का विकास कर रहे हैं, इसलिए आर्थिक रूप से वे कंडला पत्तन के साथ कड़ी प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं।
- (xii) पत्तन प्रशासन से विभिन्न मंचों पर प्रयोक्ताओं से परामर्श करने की आशा की जाती है, जिसका परिहार किया गया है तथा भार पूर्णतः टीएमपी पर डाल दिया गया है। अतः यह दावा सही नहीं है कि न्यासी बोर्ड ने सर्वसम्मति से प्रस्ताव को अनुमोदित किया है।
- (xiii) 33 करोड़ रुपए जुटाने के लिए दरों के मान में 50% की प्रस्तावित वृद्धि न्यायसंगत तथा उचित नहीं है। कंडला पत्तन न्यास के इस दावे को तथ्यात्मक तथा प्रशासनिक (व्यावहारिक) रूप से समझने की आवश्यकता है कि पिछले 8 वर्षों के दौरान कार्गो प्रहस्तन के लिए ढांचा उपलब्ध कराने के लिए 333.87 करोड़ रुपए का निवेश किया गया है। पत्तन एक ओर गोदी स० 9 के निर्माण के लिए निवेश करने का दावा करता है, जबकि उसी समय अनुमानित पूँजी व्यय में इस प्रयोजनार्थ 47.89 करोड़ रुपए की परिकल्पना की गई है।
- (xiv) बंडर-बेसिन का विकास एक नेमी व्यय है, जिसका पत्तन द्वारा आज तक परिहार किया गया है अन्यथा लघु जलयान यातायात कंडला पत्तन न्यास में काफी पहले आरंभ हो गया होता।
- (xv) यदि पिछले 40 वर्ष से अधिक समय से किनारा लागत के 50% की दर से कंडला पत्तन न्यास द्वारा एकत्र किए गए बीमा-भिन्न प्रभार भावी जोखिम/क्षति के लिए अनन्य रूप से रखे जाते तो उससे आपदाओं में हुई हानियों की पूर्ति और क्षतिपूर्ति हो जाती।
- (xvi) कंडला पत्तन न्यास के पास 1100 करोड़ रुपए की प्रारक्षित राशि है, जिसका निवेश प्रतिभूतियों/ऋणों/सावधि जमाराशियों इत्यादि में किया गया है। दरों के मान के प्रस्तावित संशोधन में लगभग 100 करोड़ रुपए की वार्षिक आय पर विचार किया गया प्रतीत नहीं होता।
- (xvii) कंडला पत्तन न्यास गोदियों का निर्माण कर रहा है तथा उन्हें पट्टे पर निजी संगठनों को दे रहा है। ऐसा होने पर अतिरिक्त गोदी के निर्माण के लिए अनुमानित व्यय को पूँजी ब्लॉक में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

- (xviii) निर्णयक/अल्प प्रयुक्ति सुविधाओं को उपयोग में लाने के लिए कन्वेयर बेल्ट प्रणाली का निर्माण करके तथा समीपस्थ क्षेत्र का विकास करके तेल जेटटी पर सामान्य कार्गो के प्रहस्तन की व्यवहार्यता का परिकलन किया जाए ।
- (xix) आसपास के पत्तनों में, पोत संबद्ध व्ययों में केवल गोदी किराया तथा निर्माण ही शामिल किए जाते हैं, जबकि कंडला पत्तन में इसमें पत्तन देयताओं का उद्घाटन, निर्माण, गोदी किराया तथा स्ट्रीम देयताएं जमा 5% सेवा कर शामिल हैं । परिणामतः, जहां तक प्रहस्तन लागत का संबंध है, आसपास के पत्तन प्रयोक्ताओं को अधिक अनुकूल प्रतीत होते हैं ।
- (xx) संपूर्ण सामान्य संशोधन प्रस्ताव में 40% से 1887% तक की एक अवहनीय वृद्धि को इस तर्क के अंतर्गत प्रस्तावित किया गया है कि विद्यमान प्रशुल्क के 50% की प्रस्तावित समग्र वृद्धि के जरिए प्रति वर्ष 33 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सृजित होगा ।
- (xxi) पत्तन द्वारा प्रदत्त अग्निशमन उपकरणों की सेवाओं तथा अन्य सेवाओं का उपयोग करने वाले कंटेनरबंद कार्गो पर भारी भार आरोपित किया गया है । जोखिमपूर्ण कार्गो डिपो का विकास करने के बजाए, जोखिमपूर्ण कार्गो के आयात को हतोत्साहित किया गया है, जिससे यह आभास मिलता है कि कंडला पत्तन न्यास द्वारा उत्तरदायित्वों तथा यातायात का भी परिहार किया जा रहा है ।

#### कंडला टिम्बर एसोसिएशन

- हमारे देश को अपनी खपत के लिए इमारती लकड़ी के लद्ठों के आयात पर निर्भर करना पड़ता है, क्योंकि भारत सरकार ने इमारती लकड़ी के लिए वनों को काटने पर प्रतिबंध लगा दिया है । प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि हमारे वनों की सुरक्षा के प्रयोजन को ही यिफल कर देगी ।
- टिम्बर उद्योग एक श्रमोन्मुखी उद्योग होने के कारण इसे एक विकासोन्मुखी माहौल उपलब्ध कराया जाना चाहिए ।
- इमारती लकड़ी के लद्ठों के आयात में विकसित देशों के साथ प्रतिस्पर्धा में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में लेनदेन निहित है, जिनकी मुद्रा हमारी मुद्रा की तुलना में अमरीकी डॉलर के प्रति अत्यंत सशक्त है ।
- मौजूदा वृद्धि का टिम्बर उद्योग के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा तथा साथ ही इस वस्तु से कंडला पत्तन न्यास को प्राप्त होने वाली आय पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा । तथापि, 10% से 15% की वृद्धि स्वीकार्य है ।

#### भारतीय कृषक उर्वरक निगम लिमिटेड (इफको)

चूंकि, कंडला पत्तन न्यास के ओ.जे. क्षेत्र में जेटटी का निर्माण तथा अनुरक्षण इसके द्वारा किया गया है, अतः कंडला पत्तन न्यास को इफको जेटटी में संचालित इसके कार्गो पर घाटशुल्क का उद्घाटन नहीं करना चाहिए । यदि घाटशुल्क प्रभारों का उद्घाटन करने का प्रस्ताव है तो प्रस्तावित ऊर्ध्वमुखी संशोधन तर्कसंगत नहीं होगा तथा इसकी समीक्षा करने की आवश्यकता होगी ।

#### कंडला पत्तन जहाजी कुली संघ (केपीएसए)

इसके विचार एफपीयू तथा सीएचए द्वारा शामिल कर लिए गए हैं । इसके अतिरिक्त, इसने कहा है कि पत्तन ने प्रशुल्कों में प्रस्तावित वृद्धि का कोई मदवार औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है ।

#### कंडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट संघ (केपीएसए)

- एसओआर में 50% की सीमा तक प्रस्तावित तीव्र वृद्धि के लिए दिए गए कारण प्रस्ताव को न्यायोचित ठहराने के लिए पर्याप्त नहीं है । प्रस्तावित वृद्धि से कंडला पत्तन अधिक महंगा हो जाएगा, जिससे प्रयोक्ता कंडला पत्तन को अपना अविरोध समर्थन हटाने के लिए विवश हो जाएंगे ।

- (ii) पत्तन प्रयोक्ताओं को प्रदत्त सेवाएं तथा सुविधाएं वर्धित लागत के समरूप होनी चाहिए। किन्तु कंडला पत्तन न्यास ने पत्तन में सामान्य कार्य स्थितियों को सुधारने के लिए कोई ब्योरे नहीं दिए हैं, जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से इसकी लागतों को कम करेंगे। प्रशुल्क में वृद्धि आरोपण द्वारा राजस्व वृद्धि पत्तन द्वारा एकमात्र हल माना गया है। अतिशेष राशि के सृजन की दृष्टि से प्रचालनात्मक व्ययों को कम करने के कोई प्रयास परिकल्पित नहीं किए गए हैं।
- (iii) अनेक अतिरिक्त अनाधिकारित लागतों के कारण कंडला पत्तन भंगा है, जो सेवाओं तथा सुविधाओं में किसी सादृश सुधार के बिना बढ़ती रहती हैं। पत्तन प्रयोक्ताओं को डीएलबी बिल के अनुसार अधिकारिक रूप से संदेय राशियों के अतिरिक्त डीएलबी कामगारों को अदा की जाने वाली 35/-रुपए से 40/-रुपए प्रति भीठटन की स्पीड धनराशि का वहन करना पड़ता है। इन लागतों को रोकने या समाप्त करने के कोई प्रयास नहीं किए गए हैं।
- (iv) कंडला चौकसी एवं निगरानी स्टॉफ की सेवाएं सीआईएसएफ के साथ कार्गो तथा सम्पत्ति की सुरक्षा हेतु जारी रखी गई। कंडला पत्तन न्यास स्टॉफ को कंडला पत्तन न्यास के अधिकारियों के निवास स्थानों पर सुरक्षा प्रदान करने के लिए नियोजित किया जा रहा है, जो कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त एक नवीन अनुपलब्धि प्रतीत होती है।  
कंडला पत्तन न्यास ने पत्तन में कंटेनरों तथा उसमें कार्गो को सुरक्षा प्रदान करने के कर्तव्य से स्वयं को मुक्त कर लिया है; तथा प्रयोक्ताओं को स्वयं अपनी सुरक्षा व्यवस्था करने के लिए कहा गया है।
- (v) कंडला पत्तन न्यास पत्तन में कार्गो का निषेपिती है जो आयातकों तथा निर्यातकों का होता है तथा उनके हित का संरक्षण पत्तन का नैतिक तथा कानूनी दायित्व है। सीआईएसएफ को नियोजित करके यदि चोरी में कभी आई है तो कंडला पत्तन न्यास ने केवल अपना दायित्व ही निभाया है। इस संबंध में पत्तन प्रशुल्क में वृद्धि करने के औचित्य को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (vi) कंडला तलकर्षण लागत का अपवाद नहीं है। पत्तन को किए गए तलकर्षण की प्रभावकारिता स्पष्ट करनी चाहिए। यदि इतनी अधिक धनराशियां व्यय की जाती हैं, तो लाभ पत्तन तथा पत्तन प्रयोक्ताओं को प्राप्त होना चाहिए। अभी तक इस खाते में किए गए व्यय ने कंडला पत्तन के प्रारूप को सुधारने में योगदान नहीं दिया है।
- (vii) मुद्रा में अदानी पत्तन अपने गहन प्रारूप तथा अभियांत्रिक संचालन के लिए कंडला के लिए सबसे बड़ा खतरा बना हुआ है। इसके अतिरिक्त, गुजरात में छोटे पत्तन तेजी से पनप रहे हैं तथा फैल रहे हैं।
- (viii) कंडला पत्तन को दूरी के दृष्टिकोण से उत्तर भारत यातायात का अंतर्गित लाभ प्राप्त है। शीघ्र विकसित हो रहे छोटे पत्तन निस्संदेह कंडला के यातायात को छीन लेंगे, यदि एक ही झटके में 50% जैसी तीव्र वृद्धि आरोपित की जाती है।
- (ix) पिछले आठ वर्षों में ढांचा विकास के लिए 333 करोड़ रुपए का पूँजीव्यय आवश्यक हो गया था, क्योंकि विगत में कंडला पत्तन न्यास ने पर्याप्त निवेश नहीं किए थे, यद्यपि इसने लाभ कमाए थे। उदाहरणार्थ, पत्तन पर एक कंटेनर टर्मिनल बनाने के बजाए, कंडला पत्तन न्यास ने कंडला पत्तन न्यास के वर्तमान तथा भावी ढांचा विकास की जरूरतों की अवहेलना करते हुए अन्य पत्तनों को ऋण दिए।
- (x) कंडला पत्तन न्यास ने अपने प्रस्ताव में अपने बाड़ीनार यूनिट की नवीनतम वित्तीय स्थिति पर प्रकाश नहीं डाला है। चूंकि, दो यूनिटों के लेखे विलय कर दिए गए हैं, संयुक्त लाभ या हानि की स्थिति को प्रकट करना महत्वपूर्ण है।
- (xi) इसने जनवरी, 2001 में भूकम्प के कारण व्यापार तथा उद्योग को उत्पाद शुल्क तथा बिक्री कर में केन्द्र तथा राज्य सरकार द्वारा प्रदत्त राहत के संबंध में एफपीयू एवं सीएचए के विद्वानों को दोहराया है। कंडला पत्तन न्यास का प्रस्ताव इस प्रयोजना को ही नकार देगा।

- (xii) यदि नौकाओं के प्रहस्तन के लिए बंदरगाह क्षेत्र को पहले ही विकसित कर लिया गया होता तो कंडला पत्तन न्यास ने और अधिक यातायात का प्रहस्तन किया होता तथा वह काफी सीमा तक जलयानों के संरोध से बच जाता ।
- (xiii) कार्गो तथा समुद्र संबंधी आय के अलावा, कंडला पत्तन न्यास को अपनी साथियों जमाराशियों तथा अन्य निवेशों से आय प्राप्त होती है, जिनके ब्योरों का परिकलन इसकी वित्तीय स्थिति का स्पष्ट चित्र प्राप्त करने के लिए किया जाना चाहिए ।

**कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)**

- (i) मुद्रास्फीति का प्रभाव अविवादित है । कंडला पत्तन न्यास आंतरिक लागतों को कम करने, ग्राहक सेवा में सुधार करने तथा मूल्यवर्धनों पर विचार करने के कोई संगठित प्रयास किए बिना प्रशुल्कों में वृद्धि करके अपनी वित्तीय स्थिति को सुधारने की परिकल्पना कर रहा है ।
- (ii) यदि पीओएल यातायात में गिरावट के कारण प्रस्तावित प्रशुल्क आवश्यक हो गया है, तो अन्य क्रियाकलापों के साथ पीओएल की परस्पर (अन्योन्य) आर्थिक सहायता का समाधान करना होगा । साथ ही अलाभप्रद प्रचालनों की लागत की पुनरीक्षा करना आवश्यक है ।
- (iii) पीओएल प्रहस्तन गतिविधियों के लिए निर्धारित प्रशुल्क अन्य पत्तनों में समान गतिविधियों के प्रशुल्कों के समस्तरीय हैं तथा स्थानीय लागत अंतर को छोड़कर कंडला पत्तन में उनके लिए आर्थिक सहायता नहीं दी जाती । यदि पीओएल यातायात की हानि से ऐसी समस्या उत्पन्न हुई है तथा यदि अन्य गतिविधियों को ऐसी दर पर प्रभारित किया जाता है, जो अन्य पत्तनों को स्वीकार्य है तो पत्तन को केवल अपनी लागत अक्षमताएं अपने ग्राहकों को अंतरित कर अपनी राजस्व कमी को पूरा करने की अनुमति देने से पूर्व अन्य गतिविधियों की लागतों की समीक्षा करना आवश्यक है ।
- (iv) यदि पीओएल यातायात की हानि होती है तो पत्तन को प्रतिस्थापन राजस्व आकृष्ट करने, अतिशेष श्रम को हटाने अथवा छंटनी, अतिशेष या अत्य प्रयुक्त संचालन सुविधाओं के उपयोग इत्यादि के अपने प्रस्ताव को स्पष्ट करना चाहिए । अब अप्रयुक्त या कम से कम प्रयुक्त आस्तियों में पूँजीनिवेश पर प्रतिफल की 'गारंटीशुदा' दर सुनिश्चित करने के लिए पत्तन अपने राजस्व में वृद्धि नहीं कर सकता ।
- (v) मौजूदा व्यवसाय को बनाए रखने अथवा नए व्यवसाय को आकृष्ट करने में पत्तन की असफलता के लिए व्यापार जगत द्वारा कीमत चुकाने की आशा करना मूलभूत रूप से गलत है ।
- (vi) ऐसे पत्तन द्वारा प्रशुल्कों में पर्याप्त वृद्धि की परिकल्पना करना मूर्खता प्रतीत होता है, जो अपनी सापेक्षिक सीमित अवसंरचना के कारण मुख्य लाइन जलयानों का संचालन नहीं कर सकता तथा फीडर संयोजनों पर उनके अतिरिक्त लागत अलाभों सहित निर्भर है । इस प्रकार की वृद्धि से वे लाभ कम हो जाएंगे, जो पत्तन को उत्तर-पश्चिम भारत के उद्योगों के प्रति इसकी समीपता के परिणामस्वरूप प्राप्त हैं ।
- (vii) यह संदेहास्पद है कि क्या चालू राजस्व कमी सुझाई गई सीमा तक इस क्षेत्र में वर्ष 2001 के भूकम्प के कारण आरोप्य है । यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या भूकम्प के परिणामों को कम करने के लिए क्षेत्र को आवंटित वित्तीय तथा सामग्री सहायता लेखे में ली गई है । यह तथ्य भी लेखे में लिया जाना चाहिए कि पत्तन ने अधिकांश प्रचालन काफी शीघ्र पुनः प्रारंभ कर लिए तथा सहायता कार्गों की अतिरिक्त मात्राओं का संचालन किया ।
- (viii) भूमि किराए में प्रस्तावित वृद्धि खाली कंटेनरों के लिए 107% तथा भरे हुए कंटेनरों के लिए 140% है, जो कंडला पत्तन न्यास द्वारा दावा की गई 50% की सामान्य वृद्धि की तुलना में असमान प्रतीत होती है ।
- (ix) निकृष्ट ढांचे तथा अनुप्रयुक्त भंडारण सुविधा के दृष्टिगत भंडारण प्रभारों में वृद्धि अनुचित है । मुद्रास्फीति की लागत पत्तन न्यास द्वारा लागत की वसूली का एकमात्र कारण नहीं हो सकती, पत्तन को प्रक्रिया में

- दक्षता लाने, अधिक आधुनिक अहाता अम्बारण प्रणालियों की शुरूआत करने, अम्बारण की कम वाधापूर्ण उलटफेर आवश्यकताओं की व्यवस्था कर अधिक राजस्व अर्जित करना चाहिए ।
- (x) लाइन्स के लिए खाली कंटेनरों के भंडारण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करना कठिन होगा, क्योंकि ये सीधे व्यापार जगत से वसूल नहीं किए जाते ।
- (xi) प्रथम 15 दिनों के लिए रीफर प्यायंटों के लिए प्रभार 17 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन से अधिक नहीं होने चाहिए । 15 दिनों के प्रथम स्लैब के पश्चात इन प्रभारों को बढ़ाने का प्रस्ताव अतर्कसंगत है, क्योंकि पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवा वही रहती है ।
- (xii) ऐसा प्रतीत होता है कि कंडला पत्तन न्यास ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों पर विनिमय दर उतार-चढ़ाव के कारण प्राप्त लाभ पर विचार नहीं किया है ।
- (xiii) 40' कंटेनर के लिए रीफर कंटेनरों हेतु प्रशुल्क का दोहरा प्रशुल्क प्रस्तावित करने का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि यह तकनीकी रूप से सिद्ध हो गया है कि 40' कंटेनर बिजली की दोहरी मात्रा की खपत नहीं करता । 40' कंटेनर के लिए प्रभार 20' कंटेनर की दर के 1.25 से 1.5 गुण होने चाहिए ।
- (xiv) पत्तन अपरिहार्य दैवी स्थितियों के सिवाय रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति करने के लिए कर्तव्यबद्ध है । यातायात प्रबंधक के पास ऐसा न करने की कोई विवेकाधीन शक्तियां नहीं होनी चाहिए । यदि पर्याप्त ग्रिड विद्युत उपलब्ध नहीं है तो पत्तन को जेएनपीटी तथा एनएसआईसीटी की भाँति यथा प्रदत्त बैंक-अप जेनरेटर क्षमता उपलब्ध करानी चाहिए ।
- (xv) कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित निर्माण प्रभार एनएसआईसीटी में प्रयोज्य प्रशुल्क से अधिक है ।
- (xvi) बर्थ किराए तथा पत्तन देयताओं में प्रस्तावित वृद्धि पूर्णतया अनुचित है तथा इसमें धन के लिए मूल्य अवधारणा का अनुसरण नहीं किया गया है ।
- (xvii) परस्पर आर्थिक-सहायता का पहलू पुनः न केवल तटीय जलयान तथा विदेशगामी जलयानों के बीच विभेदक के कारण उत्पन्न होता है, बल्कि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के परिणामस्वरूप डॉलर विभेदक में वृद्धि के कारण भी उत्पन्न होता है ।
- (xviii) समुद्री कार्यकलाप प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर भी 18.61% के अधिक का प्रतिफल अर्जित कर रहा है, जो टीएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों से अधिक है । अतः समुद्री देयताओं में अधोमुखी संशोधन की गुंजाइश है ।
- (xix) प्रस्तावित वृद्धियां रोयल्टी व्यवस्थाएँ को निभाने के लिए आवश्यक दक्षता लाने में निजी आपरेटर के लिए हतोत्साहक का कार्य करेंगी ।
- (xx) विभिन्न संघटकों की लाभप्रदता का कोई वास्तविक विश्लेषण नहीं है ।
- (xxi) तटीय फीडरों की तुलना में कंटेनर जलयानों की प्राथमिकता कम होना जारी है, जो व्यापार के विकास के लिए अनुकूल नहीं है । ऐसे जलयानों के प्रचालकों को अधिक अदायगी करने के लिए कहना अनुचित प्रतीत होता है, जब प्रदत्त सेवा पैकेज, आधारभूत मानकों अथवा सुधरे मानकों, जिनके कारण वृद्धि आवश्यक हो सकती है, पर खरा नहीं उतरता ।
- (xxii) कंडला में निजीकरण के संबंध में यह सुझाव सही नहीं है कि केवल सफल बोलीदाता को ही अनुमति दी जानी चाहिए । यह आधारिक है कि निजीकरण की प्रक्रिया से प्रतिस्पर्धा के जरिए सेवा तथा लागत प्रभावोत्पादकता में सुधार आने चाहिए ।

#### इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)

- (i) वार्डीनार प्रभाग में निर्माण तथा पत्तन देयताओं के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, किन्तु एसबीएम में प्रस्तावित नौबंध प्रभारों के लिए कोई लिपिकीय गलती हो गई प्रतीत होती है ।

- (ii) वार्षीनार प्रभाग में 30 दिनों के लिए लंगरगाह शुल्क को लगभग 50% बढ़ाने का प्रस्ताव है, जो स्पष्ट नहीं है।
- (iii) कंडला पत्तन न्यास ने कंडला प्रभाग में लगभग समस्त प्रशुल्कों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है तथा कुछ प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि अत्यधिक उच्च है। यदि कंडला पत्तन न्यास का इरादा पीओएल द्वारा अन्य कार्गो पर व्यय की परस्पर आर्थिक-सहायता को कम करने का है तो कंडला पत्तन सुविधाओं का प्रयोग करने वाली तेल कंपनियों के बीच पाइपलाइन अंतरण प्रभारों सहित पीओएल प्रशुल्कों में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है।

#### भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) पत्तन प्रयोक्ताओं के हितों का संरक्षण करना आवश्यक है तथा उन्हें एक तरफ नहीं हटाया जाना चाहिए। औसतन 50% के लगभग की अचानक वृद्धि के पीछे कोई ठोस तर्क नहीं है।
- (ii) दरों के मान में संशोधन पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं तथा सुविधाओं के समानुपातिक होना चाहिए। विद्यमान सेवाएं अपर्याप्त हैं।

4.2. प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति कंडला पत्तन न्यास को वापसी जानकारी के रूप में भेजी गई थी।

5.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई केपीटी परिसर में 8 मार्च, 2002 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में केपीटी ने दरों के मान में प्रस्तावित संशोधन के संदर्भ में अपनी वित्तीय स्थिति को दर्शाते हुए एक विस्तृत प्रस्तुतीकरण प्रस्तुत किया।

5.2. संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए गए :-

#### कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

- (i) वर्ष 1995 से कड़ी प्रतिस्पर्धा के अविभाव के कारण स्थिति में भारी परिवर्तन हुआ है।
- (ii) निर्यात प्रोत्साहन वाणिज्य मंत्रालय के अनुरोध पर दिए जाते हैं। यह एक लंबे समय से चली आ रही सुविधा है।
- (iii) कॉनकॉर से नए प्रोत्साहन तटीय जलयान यातायात को अंदर तक वेध देंगे। कॉनकॉर ने यहां एक आईसीडी स्थापित करने की धमकी दी है जो जेनपीटी की ओर हमारे कंटेनरों को खीच लेगा।
- (iv) हमने गोदियों को क्रेन गोदी तथा क्रेन-भिन्न गोदी के रूप में वर्गीकृत किया है। क्रेन-भिन्न गोदियों के लिए 10% की रिआयत प्रस्तावित है।
- (v) फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए हाल ही में नियत दरों में परिवर्तन नहीं किया गया है। 50% की प्रस्तावित वृद्धि उन पर लागू नहीं होगी।
- (vi) पेशन तथा मजदूरी बकाया, चक्रवात/भूकम्प व्यय की पूर्ति 'प्रारक्षित राशि' में से की जाती है। हम इसका भार प्रशुल्क संशोधन पर नहीं डाल रहे हैं।
- (vii) जहां तक पायलिटिज का संबंध है, एक पाली शामिल करने के बजाए हम पालियों की सभी संख्याओं (केवल एक नहीं) की निःशुल्क अनुमति देते हैं। हम निर्माण शुल्क में केवल एक ही कर्षनाव की गणना करते हैं, परंतु हम इस संबंध में आपके निर्णय को स्वीकार करेंगे।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) हम टीएमपी द्वारा उजागर किए गए मुद्दों का समर्थन करते हैं।

- (ii) दक्षता सुधार अथवा लागत में कमी का कोई उल्लेख नहीं है । कृपया इसके बारे में कुछ करें ।
- (iii) पीओएल यातायात में कमी आई है । इस कमी को पूरा करने के लिए अन्य कार्गो की आवश्यकता क्यों है ?
- (iv) कंडला पत्तन न्यास एक फीडर पत्तन बनने का दावा करता है । फिर और गहरे ड्राफ्ट की क्या आवश्यकता है । आज ऐसे कोई फीडर जलयान नहीं है, जिन्हें 13.5 मीटर के ड्राफ्ट की आवश्यकता हो ।
- (v) बर्थिंग में प्राथमिकता प्रदान करने के लिए तटीय फीडर तथा सीधा एमएलओ फीडर में अंतर क्यों?
- (vi) कंडला पत्तन न्यास द्वारा 100 करोड़ रुपए की तलकर्षण लागत की परिकल्पना की गई है । हमें 13.5 मीटर ड्राफ्ट की आवश्यकता नहीं है । फिर तलकर्षण की क्या आवश्यकता है ?
- (vii) चक्रवात/भूकम्प राहत के लिए उस संग्रहण के व्यय का कोई साक्ष्य नहीं है । 'प्रारक्षित राशि' से और भार क्यों डाला जाए । ऐसा व्यय भारत सरकार को वहन करना चाहिए तथा इसे प्रयोक्ताओं को अंतरित नहीं किया जाना चाहिए ।
- (viii) विदेशगामी जलयानों पर पहले ही अतिभार है । तटीय जलयानों को और रियायतें देने की आवश्यकता नहीं है । तटीय जलयान पर रियायत 30% पर रखी जाए, जैसाकि वर्तमान में भारत सरकार द्वारा निदेश दिया गया है । तटीय जलयानों को रियायत में वृद्धि न करें ।
- (ix) प्रस्ताव में कोई 'लाभप्रदता विश्लेषण' निहित नहीं है । दृष्टिकोण केवल लागत आधारित है । यह सही नहीं है ।

#### कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसएए)

- (i) यह प्रस्ताव तदर्थ है ।
- (ii) निष्पादन की गुणवत्ता अथवा लागत में कमी का कोई उल्लेख नहीं है ।
- (iii) सीआईएसएफ के आने से पत्तन को निक्षेपिती के रूप में अपने दायित्व को निभाने में सहायता मिलती है । वह लागत प्रयोक्ताओं पर नहीं डाली जानी चाहिए ।
- (iv) वाडीनार को लागत अनुमानों में शामिल किया जाना चाहिए । स्थिति पर समग्र रूप से विचार किया जाना चाहिए ।
- (v) मौजूदा दरों के मान में विशेष परिस्थितियों में अतिरिक्त प्रभार लेवी न किए जाने की एक शर्त है, जहाँ किसी नौवहन प्रचालन में दो पायलट तैनात हैं अथवा लंगर डालने के लिए दो कर्षनावों की आवश्यकता है । कंडला पत्तन न्यास इस प्रावधान की अवहेलना करता रहा है ।
- (vi) बिल जलयानों के जाने के काफी समय पश्चात दिए जाते हैं । एजेंट भुगतान किस प्रकार कर सकते हैं?
- (vii) लाइन्स को कई रिक्त संवहन करने पड़ते हैं, जो एक अतिरिक्त भार है ।
- (viii) रिफीर कंटेनरों के प्रभार बहुत अधिक हैं, अतः यातायात जीपीपीएल को जा रहा है ।
- (ix) पत्तन बिजली की आपूर्ति में अवरोधों के लिए कोई दायित्व स्वीकार नहीं करता ।
- (x) पोत-संबद्ध प्रभारों की समग्र वृद्धि 68% बैठती है और यह 50% नहीं है ।
- (xi) पायलिटिज प्रभारों में विभिन्न वृद्धियां प्रस्तावित हैं, जो अनुचित हैं । ज्वारीय आवश्यकताओं के कारण हुई समस्याओं को हिसाब में नहीं लिया गया है ।
- (xii) जहाँ तक सुरक्षित नौबंध की व्यवस्था का संबंध है, कंडला पत्तन न्यास उसकी व्यवस्था करने के लिए कर्तव्यबद्ध है । यदि वह इस सेवा की व्यवस्था नहीं करता है, तो वह जलयान को वापस खींचने के लिए अपेक्षित कर्षनावों के लिए प्रभार नहीं ले सकता ।

कंडला पत्तन जहाजी कुली संघ (केपीएसए)

- (i) सब कुछ 1993 की स्थिति पर आधारित है। वह एकाधिकार अवधि थी। अब कड़ी प्रतिस्थाएं हैं, अतः एक पूर्णतः मिन्न दृष्टिकोण है।
- (ii) पूंजी खंड की गहन संवीक्षा आवश्यक है।
- (iii) कंडला पत्तन न्यास का कहना है कि चार तेल जेटियों का निर्माण विगत आठ वर्षों में किया गया है। यह तथ्यात्मक रूप से गलत है। ये जेटियां वर्ष 1993 से पूर्व भी विद्यमान थीं।
- (iv) तलकर्षण लागत वर्ष 2000–01 के लिए 41/-करोड़ रुपए दर्शाई गई है, किन्तु तुलनपत्र में यह केवल 28/-करोड़ रुपए है।
- (v) तुलनपत्र के अनुसार, प्रथालनात्मक व्यय (वाडीनार सहित) केवल 84/-करोड़ रुपए है, जबकि कंडला पत्तन न्यास ने इसे केवल कंडला के लिए 105/-करोड़ रुपए दर्शाया है, जो पूर्णतः गलत है।
- (vi) मौजूदा दरों के मान में घाटशुल्क पैक की गई और बल्क मदों के लिए 15/-रुपए कम है। तटाधारित श्रम की लागत को पूरा करने के लिए अब बोरों में भरी मदों के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क प्रस्तावित है। कंडला पत्तन न्यास का ध्यान अब बोरों से बल्क की ओर अंतरित हो गया है, फिर भी वे 15/-रुपए अधिक लेते हैं।
- (vii) घाटशुल्क की शब्दकोष परिभाषा को देखे। कंडला पत्तन न्यास घाटशुल्क कैसे ले सकता है, जब घाट का प्रयोग ही नहीं किया जाए।
- (viii) कुछ कार्गो को भांडागारण सुविधा से वंचित क्यों रखा जाता है। यह अतर्कसंगत है।
- (ix) भंडारण प्रभारों और भूमि किराए के लिए, बल्क, बोराबंद तथा कंटेनर कार्गो के लिए मिन्न दरें प्रस्तावित हैं। अविश्वसनीय रूप से यह बल्क के लिए सर्वोच्च हैं।
- (x) रीफिर को गंभीरता से नहीं लिया जाता। प्रयोक्ताओं को केबल, जेनरेटर इत्यादि लाना पड़ता है। यह कैसा रवैया है। कंडला पत्तन न्यास को स्वीकार्य सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए।
- (xi) तटीय जलयान यातायात के लिए 30% रियायत का अनुरक्षण किया जाना चाहिए।
- (xii) प्रवेश शुल्क राजस्व अर्जक मद नहीं है। यह केवल एक सांकेतिक प्रभार होना चाहिए; तथा इसे 7/-रुपए से बढ़ाकर 50/-रुपए नहीं किया जा सकता।
- (xiii) अग्निशमन का योगदान पत्तन का होना चाहिए। प्रयोक्ताओं से इतने अधिक प्रभार क्यों लिए जाएं।
- (xiv) तोल प्रभार 'प्रति टन' होगा, 'प्रति ट्रक' नहीं।

कंडला जहाजी कुली संघ लिमिटेड (केएसए)

- (i) कंडला पत्तन न्यास को दक्षता में सुधार, लागत में कमी तथा उत्पादकता में वृद्धि पर जोर देना चाहिए।
- (ii) मानव शक्ति मानों में परिवर्तन करना चाहिए।
- (iii) कंडला पत्तन न्यास विद्युत असफलताओं के लिए उत्तरदायित्व लेने से इंकार करता है। लाइन्स को अपने केबल इत्यादि लाने पड़ते हैं। उन्हें अपने जेनरेटर सेट लाने की अनुमति क्यों न दे दी जाए?
- (iv) कंडला पत्तन न्यास में कंटेनरों को भरने/खाली करने में डीएलबी बिल्कुल शामिल नहीं है।
- (v) वित्त मंत्री भी बजट निर्माण से पूर्व व्यापार जगत की सलाह लेते हैं। किन्तु कंडला पत्तन न्यास ने प्रयोक्ताओं से परामर्श करना आवश्यक नहीं समझा?

- (vi) बर्थों की पाइल नीव तोड़ी जा रही है। आईआईटी, चेन्नई की सहायता से कुछ कार्रवाई की जानी चाहिए। इसके लिए इस प्रस्ताव में क्या है?
- (vii) ढका हुआ भंडारण स्थान अपर्याप्त है। कृपया, उसकी व्यवस्था करें।

#### अखिल भारत चावल निर्यातक संघ (एआईआरईए)

- (i) हमारे पास भारी भरकम स्टॉक होते हैं। कंडला पत्तन न्यास को कम प्रभार लेने चाहिए तथा हमें प्रोत्साहित करना चाहिए।
- (ii) तौलसेतु सही भार नहीं दर्शाता। हमें प्रत्येक नौभार में हानि होती है। कंडला पत्तन न्यास को तौल मशीनों का उचित प्रकार से अनुरक्षण करना चाहिए।
- (iii) गोदियां साफ होनी चाहिए। रसायन गोदियां भी आबंटित की जाती हैं। खाद्य मदों का संचालन वहाँ किस प्रकार किया जा सकता है?

#### कंडला टिम्बर एसोसिएशन (केटीए)

- (i) हम 50% की प्रस्तावित वृद्धि का विरोध करते हैं। हम इस भार को समाहित नहीं कर सकते।
- (ii) अन्य पत्तन अधिक आकर्षक शर्तों की पेशकश करते हैं।

#### कंडला सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ (केसीएचएए)

- (i) कंडला पत्तन न्यास ने प्रस्तावों पर व्यापार जगत के साथ विचार-विमर्श नहीं किया। हम प्रयोक्ताओं की इस नितांत अवहेलना पर आपत्ति करते हैं।
- (ii) क्रेन के लिए विविध प्रभार 530/- रुपए से बढ़ाकर प्रति पाली प्रति क्रेन 10,000/- रुपए करने का प्रस्ताव है। यह घाट के किराए से भी अधिक है। और माना जाता है कि क्रेन प्रभार घाट के किराए में शामिल होते हैं। कृपया इस विसंगति को हटाएं।

#### गांधीधाम चैम्बर ऑफ कार्मस एण्ड इण्डस्ट्री (जीसीसीआई)

- (i) हम प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत सभी मदों का समर्थन करते हैं।
- (ii) प्रस्तावों का व्यापक संशोधन एक अच्छी पहल या प्रयास है। किन्तु, इसमें केवल आंतरिक (लागत), कारकों को हिसाब में लिया गया है। बाजार दशाओं को इसमें नहीं लिया गया है।
- (iii) अनाज बाजार में मंदी ने इस व्यापार की व्यवहार्यता का क्षण कर दिया है। हमें वैश्विक विचारणाओं द्वारा शासित नहीं होना चाहिए। प्रत्येक वस्तु पर पृथक ध्यान दिया जाना चाहिए।
- (iv) सेवा को सुधारने, दक्षता सुधार, लागतों में कमी करने तथा इस प्रकार प्रतिपफल में वृद्धि करने का कोई उल्लेख नहीं किया गया है।
- (v) तटीय जलयान यातायात को प्रोत्साहन दिया जाना है, अतः इसे अधिक रियायत दें। कार्गो संबंधित प्रभारों में भी रियायतें दें।

#### इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी)

- (i) कंडला पत्तन न्यास का कहना है कि वाडीनार को असंबद्ध कर दिया गया है। फिर उन्होंने वाडीनार में कुछ जलयान संबंधी प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव क्यों किया है?

- (ii) पीओएल परस्पर आर्थिक-सहायता टीएमपी द्वारा वर्तमान स्तर पर स्थिर रखी गई है। कंडला पत्तन न्यास में पीओएल उत्पादों के लिए कंडला पत्तन न्यास दर में वृद्धि कर्यों कर रहा है?
- (iii) अंतर टर्मिनल अंतरण की दरें क्यों बढ़ाई जाएं। प्रस्तावित वृद्धि का कोई न्यायोधित्य नहीं है।
- (iv) कंडला पत्तन न्यास का कहना है कि वाडीनार लेनदेनों का तटीय जलयान आवागमन कंडला पत्तन न्यास का भाग है। एक पत्तन से दूसरे पत्तन को कोई आवागमन नहीं होता। यह एक निरर्थक तर्क है।

5.3. संयुक्त सुनवाई में कुछ पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों ने लिखित अनुरोध किए हैं, जिनका सारांश निम्न प्रकार दिया गया है :-

#### गांधीधाम चेम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री (जीसीसीआई)

- (i) वर्ष 1998 तथा 1999 में चक्रवात तथा वर्ष 2001 में विनाशकारी भूकम्प जैसी प्राकृतिक आपदाओं की श्रृंखला ने इस संपूर्ण क्षेत्र की अर्थव्यवस्था के मेरुदंड को ही तोड़ दिया है। इसके दृष्टिगत, दरों के मान में जरा सी भी वृद्धि का प्रस्ताव करना उचित नहीं है।
- (ii) कंडला पत्तन न्यास ने दरों के मान के संशोधन के इस प्रस्ताव पर विचार-विभर्श हेतु पत्तन प्रयोक्ताओं को आमंत्रित नहीं किया। दरों में वृद्धि के लिए ऐसे एकपक्षीय प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (iii) कंडला पत्तन न्यास ने वाडीनार की आय को शामिल नहीं किया है, जो वस्तुतः कंडला पत्तन न्यास के आठ विभागों में से एक है।
- (iv) कंडला पत्तन न्यास ने राजस्व सृजन के उद्देश्य से लागतों में कमी का प्रस्ताव नहीं किया है। कंडला पत्तन न्यास तथा कंडला गोदी श्रम बोर्ड, दोनों के कामगारों के लिए मानव शक्तिमानों को कम करने के लिए इस तथ्य के बावजूद कुछ प्रस्ताव नहीं किया गया है कि 1 जनवरी, 1998 से इन कामगारों को संदेय मजदूरी में 35% की वृद्धि हुई है।
- (v) संबंधित प्रहस्तन संघटकों की समग्रता के रूप में कंडला पत्तन न्यास द्वारा पढ़ोसी पत्तनों में प्रवृत्त दरों के बारे में दी गई तुलनाएं अत्यंत घुनिंदा हैं। यह जमीनी वास्तविकताओं का उचित वित्र प्रस्तुत नहीं करती। प्रस्ताव को न्यायोधित ठहराने के लिए कुल लेनदेन लागत की तुलना की जानी चाहिए।

#### कंडला सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ (केसीएचएए)

- (i) कंडला पत्तन न्यास ने दरों के मान में एक समान वृद्धि की आवश्यकता को न्यायोधित ठहराने के लिए अपनी लेखाकरण प्रणालियों के साथ खिलवाड़ किया है। इसने कंडला प्रधालनों के लिए 2.89 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाने में सक्षम होने के लिए अपने अपलीटी तेल टर्मिनल विभाग (वाडीनार) के लाभों को सहज रूप से अलग निकाल दिया है। वाडीनार को पृथक नहीं माना जा सकता, क्योंकि वह कंडला पत्तन न्यास के कुल आठ विभागों में से एक है।
- (ii) कंडला पत्तन न्यास द्वारा लगभग 950 करोड़ रुपए से 1000 करोड़ रुपए की राशि का निवेश किया गया है, जिसपर अर्जित ब्याज लगभग 138 करोड़ रुपए है। यदि यह ब्याज आय कंडला पत्तन न्यास की मानी जाती है तो पत्तन द्वारा दर्शाया गया 2.89 करोड़ रुपए का घाटा समाप्त हो जाएगा।
- (iii) किसी भी कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव करने का इस तथ्य के मद्देनजर कोई औपचित्य नहीं है कि कंडला पत्तन न्यास ने घार तटीय क्रेनों के अलावा पिछले कई वर्षों से किसी कार्गो प्रहस्तन, ढांचा/उपकरण की अधिप्राप्ति में कोई निधियां निवेशित नहीं की हैं। इसने ढांचा विकास के लिए अपने वार्षिक बजटीय प्रावधानों का 30% से 40% से अधिक का उपयोग नहीं किया है।
- (iv) बोराबंद कार्गो के लिए तट श्रम की लागत हेतु प्रस्तावित 15/- रुपए प्रति मीट्रिक टॉन का घाटशुल्क अनावश्यक है, क्योंकि सटीय श्रमिक कार्गो के संचालन के दौरान किसी बोरे को वस्तुतः हाथ भी नहीं लगते।

- (v) भंडारण तथा किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि अनावश्यक तथा अन्यायोचित है, क्योंकि ये दरें पहले ही वर्ष 2001 में संशोधित की गई थीं। कंडला पत्तन न्यास का यह तर्क कि वृद्धि का प्रस्ताव इसलिए किया गया है क्योंकि प्लाटों पर क्षति की लागत प्रयोक्ताओं से बसूल नहीं की जाती, बिल्कुल मिथ्या है, क्योंकि लगभग तीन वर्ष पूर्व कंडला पत्तन न्यास ने खुले कच्चे प्लाटों (भूखण्डों) तथा साथ ही पक्के भूखण्डों पर क्षति प्रभारों का दावा न करने का निर्णय किया था, क्योंकि वे कृषि योग्य बनाई गई भूमि पर थे।
- (vi) कटेनरों पर भंडारण प्रभारों, जलयान संबंधित प्रभारों इत्यादि में प्रस्तावित वृद्धि पूर्णतया अनावश्यक है, क्योंकि इसके परिणामतः आयातक/निर्यातक की लेनदेन लागत में वृद्धि होगी, जिसके परिणामस्वरूप कंडला पत्तन से यातायात का विपथन होगा।
- (vii) कंडला पत्तन न्यास को विगत की भाँति भांडागारण सुविधाएं प्रदान करना जारी रखना चाहिए, क्योंकि यह कार्गो, विशेषतः आयात कार्गो को आकृष्ट करने का एक साधन है।
- (viii) कंडला पत्तन न्यास द्वारा दर्शित खंडशः तुलना किसी निर्यातक/आयातक के लिए संपूर्ण लेनदेन लागतों के तथ्यात्मक चित्र को प्रतिबिम्बित नहीं करती।
- (ix) कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त सेवा धन के लिए उचित मूल्य प्रदान नहीं करती। कंडला पत्तन न्यास ने इस दिशा में किसी भी प्रकार का कोई प्रयास नहीं किया है।

#### पत्तन प्रयोक्ता तथा सीमाशुल्क गृह एजेंट परिसंघ (एफपीयूसीएचए)

- (i) जब नए पत्तन आसपास के क्षेत्र में स्थापित होते हैं तो यातायात में गिरावट आना एक सामान्य प्रवृत्ति है। ऐसा तभी होता है यदि, पत्तन स्वयं को नवीनतम विकास से तथा आसपास के विकसित हो रहे पत्तनों में हो रहे आधुनिकीकरण से अवगत न रखे।
- (ii) वर्ष 2000–01 के लिए कंडला पत्तन न्यास का तुलन पत्र पत्तन की सुदृढ़ वित्तीय स्थिति को प्रतिबिम्बित करता है, जिसमें 1000 करोड़ रुपए की प्रारक्षित राशि तथा विभिन्न निधियों के विनियोजन के पश्चात 68.73 करोड़ रुपए का निवल अतिशेष दर्शाया गया है।
- (iii) आरओआई का परिकलन आस्तियों की पारम्परिक लागत पर किया गया है। अतः आरओआई की 72 करोड़ रुपए की अल्प बसूली के दृष्टिगत प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि उचित नहीं है।
- (iv) विगत कुछ महीनों में पीओएल यातायात में गिरावट हुई होगी, किन्तु समग्र ग्राफ (लेखाचित्र) एक सकारात्मक तथा ऊर्ध्वमुखी प्रवृत्ति दर्शाता है।
- (v) जेटटी सं 9 का निर्माण नहीं हुआ है। 47.89 करोड़ रुपए की लागत पर 9वीं जेटटी का निर्माण करने के कंडला पत्तन न्यास के दावे तथ्यात्मक रूप से गलत हैं।
- (vi) कंडला पत्तन न्यास द्वारा पिछले आठ वर्षों के दौरान कथित रूप से निर्मित चार तेल जेटिट्यां वर्ष 1993 से पूर्व भी अस्तित्व में थीं।
- (vii) वर्ष 2000–01 में तलकर्षण लागत संबंधी व्यय 41.21 करोड़ रुपए दर्शाया गया है, जबकि इस लेखे में उपगत वास्तविक व्यय केवल 23 करोड़ रुपए है।
- (viii) कंडला पत्तन न्यास ने बढ़–चढ़ कर दावा किया है कि वर्ष 2003–2004 तक 40 करोड़ रुपए व्यय करके चैनल 13.5 मीटर गहरा हो जाएगा, जबकि वर्ष 1999–2000 तथा 2000–2001 में कंडला पत्तन न्यास ने तलकर्षण पर लगभग 71 करोड़ रुपए व्यय किए हैं, किन्तु चैनल को अधिकतम उपलब्ध गहराई 10.5 मीटर है।
- (ix) प्राकृतिक आपदाएं दरों के मान में प्रस्तावित वृद्धि का आधार नहीं हो सकती। इन आकस्मिकताओं की पूर्ति के लिए 3% प्रत्येक की दो प्रारक्षित धनराशियां अनुरक्षित की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, बीमा, भिन्न प्रीमियम के उदग्रहण से भी कंडला पत्तन न्यास की एक काफी बड़ी प्रारक्षित धनराशि है। इसी

- प्रकार, वेतन तथा पेशन इत्यादि के लिए पृथक प्रारक्षित राशियां रखी जाती हैं तथा इसे प्रशुल्क वृद्धि प्रस्तावित करने के लिए एक औचित्य नहीं माना जा सकता ।
- (x) प्रचालनात्मक व्यय को वर्ष 1993 में 47 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 2000–2001 में 105 करोड़ रुपए करने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (xi) अगले पांच वर्षों में आयोजित 497.70 करोड़ रुपए के भारी पूँजी व्यय से व्यापार जगत को कोई अदि अक राहत मिलने की आशा नहीं है ।
- (xii) कंडला पत्तन न्यास ने पिछले 22 वर्षों से कंटेनरों का प्रहस्तन करने के बावजूद कंटेनर यातायात प्रहस्तन के लिए एक भी गैंटरी क्रेन न तो दी है और न ही उसकी व्यवस्था की है ।
- (xiii) इस क्षेत्र में दो प्राकृतिक आपदाओं के मद्देनजर, जिनके कारण व्यापार को भारी हानियां हुई हैं तथा अन्य नजदीकी पत्तनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा के कारण, जो यातायात को आकर्षित करने के लिए विभिन्न छूटों/प्रोत्साहनों की पेशकश कर रहे हैं, कंडला पत्तन न्यास में दरों के मान में किसी भी वृद्धि को कम से कम आगामी पांच वर्षों के लिए आस्थगित रखा जाए ।
- (xiv) घाटशुल्क दर लगाने के आधार को बोराबंद कार्गो से बदल कर बल्क कार्गो करने का प्रस्ताव किया गया है, तथा बोराबंद कार्गो के मामले में 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन के अतिरिक्त प्रभार का प्रस्ताव किया गया है । इससे कंडला पत्तन में यातायात हतोत्साहित हो जाएगा ।
- (xv) घाटशुल्क केवल तभी संदेय है, यदि प्रयोक्ताओं ने घाट सेवाओं का प्रयोग किया हो तथा अन्यथा नहीं । अतः शहर को वापस भेजे गए कार्गो पर घाटशुल्क की वसूली उचित नहीं है ।
- (xvi) कार्गो जेटटी लंगरगाहों पर संचालित द्रव टैंकरों के लिए 20% के अतिरिक्त घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव करने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (xvii) प्रमुख पत्तनों पर भांडागारण सुविधा प्रदान करने से मना करना न्यायपूर्ण तथा उचित नहीं है । इससे पत्तनों पर भांडागारण की सुविधाएं प्रदान करने का महापत्तन न्यास अधिनियम का उददेश्य ही विफल हो जाएगा ।
- (xviii) जलयान के जीएलडी से अगले दिन से खाली करने/भरने के लिए पत्तन क्षेत्र से हटाए गए आयात कंटेनरों पर भंडारण शुल्क लगाने का प्रस्तावित प्रावधान गलत है ।
- (xix) रीफर कंटेनरों के लिए प्रशुल्क केवल तभी स्वीकार किए जाएं, यदि कंडला पत्तन न्यास पर्याप्त रीफर बिन्दू उपलब्ध कराए । वर्तमान में पत्तन पूरे दिन के लिए प्रशुल्क लगाता है, यद्यपि यह अधिकतम तीन से चार घंटों के लिए सेवा प्रदान करता है ।
- (xx) पत्तन न्यास को भंडारण/किराया प्रभारों के भुगतान के लिए कम से कम 7 दिनों की रियायती अवधि प्रदान करनी चाहिए अथवा जमाराशि स्वीकार करनी चाहिए, ताकि प्रयोक्ताओं को परेशानी से बचाया जा सके ।
- (xxi) प्रस्तावित व्यवस्था कि यदि किराए के भांडागार में ताला लगा है तो पत्तन निष्केपिती नहीं होगा, एमपीटी अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन करती है ।
- (xxii) भारत सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय जलयान पर 30% की छूट को कम न किया जाए ।
- (xxiii) प्रवेश शुल्क को 7/-रुपए से बढ़ाकर 50/-रुपए करने का प्रस्ताव न्यायोचित नहीं है ।
- (xxiv) पत्तन द्वारा विस्तारित अग्निशमन सेवा पत्तन का एक सामाजिक दायित्व है तथा पत्तन की अपनी संपत्तियों की सुरक्षा के लिए भी आवश्यक है । अतः पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए अनन्य रूप से कोई व्यय नहीं किया जाता ।
- (xxv) क्रेन-भिन्न गोदियों के लिए छूट पर विचार किया जाए ।

5.4. सीएसएलए ने अपनी पूर्ववर्ती टिप्पणियां पुनः प्रस्तुत की हैं ।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, कंडला पत्तन न्यास को विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था । उग्रे गए कुछ मुख्य मुद्दे निम्नानुसार हैं :—

- (i) वार्षिक लेखों/संशोधित अनुमानों के साथ योगों को विधिवत मिलाते हुए कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के लिए पृथक—पृथक, पत्तन के लिए समग्र रूप से तथा विभिन्न कार्यकलापों/उप—कार्यकलापों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए जाएं ।
- (ii) पोत—संबद्ध आय के अनुमानों में विदेशी मुद्दा विनियम दर में अंतर के कारण अतिरिक्त आय तथा विदेशगामी और तटीय जलयान प्रशुल्कों में स्वीकृत स्तर पर अंतर के कारण अतिरिक्त आय पर विचार करें ।
- (iii) कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के तहत शुष्क डॉक व्ययों तथा जेटिट्यों की मरम्मत तथा अनुरक्षण पर व्यय को शामिल करने के कारण ।
- (iv) प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय सहित विभिन्न गतिविधियों के बीच निकर्षण व्यय तथा सामान्य व्यय के संविभाजन का आधार ।
- (v) एक बार व्यय की मद के रूप में और पुनः आरओसीई के भाग के रूप में ऋण पर व्याज की दोहरी गणना को समाप्त किया जाए ।
- (vi) वाडीनार प्रभाग से संबंधित परिसंपत्तियों, बेकार किन्तु निपटान न की गई परिसंपत्तियों तथा चक्रवात/भूकम्प में क्षतिग्रस्त संपत्तियों को, जो अभी भी बहियों में शामिल हैं, आरओसीई का परिकलन करते समय पूँजी खंड में शामिल न करना ।
- (vii) पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त लंगरगाहों तथा घाट क्रेनों में किए गए निवेशों के आलोक में अतिरिक्त यातायात को यातायात अनुमानों में शामिल किया गया है ।
- (viii) लागत विवरणों में शामिल किए जाने वाले वित्त तथा विविध व्यय इस विषय पर दिशानिर्देशों के अनुसार होने चाहिए । जहां तक वित्त तथा विविध आय का संबंध है, वित्त तथा विविध आय (सरकारी प्रतिभूतियों पर व्याज, सावधि जमा प्राप्तियां, भविष्य निधि तथा अन्य विशिष्ट निधियों के अलावा), इसके प्रभाव को लागत विवरणों में शामिल किया जाना चाहिए ।
- (ix) 147 करोड़ रुपए की पूर्ण की गई परिसंपत्तियों को परिसंपत्ति खाते में अंतरित न करने के कारण । क्रमशः वर्ष 2001–02, 2002–03 तथा 2003–04 के दौरान पूर्ण तथा पूँजीकृत की जाने वाली सभी संभावित परिसंपत्तियां दर्शाने वाली एक सूची प्रतुत करें । नियोजित पूँजी परिकलन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाना चाहिए ।
- (x) तेल, सामान्य कार्गी का प्रहस्तन करने वाली तथा वाडीनार प्रभाग के लिए गोदियों के उपयोग की तुलना में संस्थापित क्षमता के ब्योरे प्रस्तुत करें ।
- (xi) 50% की समग्र वृद्धि की तुलना में विविध पायलिटिज शुल्क में 110% से 368% की सीमा तक वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें । साथ ही, बिना पायलट के पत्तन में प्रवेश करने या उसे छोड़ने के दंड के अतिरिक्त निर्माण शुल्क के भुगतान के लिए प्रावधान के कारण भी स्पष्ट करें ।
- (xii) एक आवक संचलन, एक जावक संचलन तथा एक बंदरगाह के भीतर अंतरण के लिए संयुक्त सेवा को शामिल करने के लिए पायलिटिज शुल्क की परिभाषा में आशोधन करने की आवश्यकता है ; पत्तन सुविधा को छोड़कर द्वितीय तथा अनुवर्ती स्थानांतरण के लिए पृथक स्थानांतरण प्रभार निर्धारित किए जाएं ।
- (xiii) घाट क्रेनों के प्रचालन की लागत के संदर्भ में क्रेन-मिन्न गोदियों के लिए प्रस्तावित 10% की छूट का औचित्य । विभिन्न गोदियों में प्रदत्त सुविधाओं के संदर्भ में गोदी किराया प्रभार प्रस्तावित किया जाना आवश्यक है ।

- (xiv) आंतरिक लंगरगाह पर स्ट्रीम देयताएं गोदी किराया प्रभारों के 20% पर प्रस्तावित करने का आधार ।
- (xv) पीओएल तथा एलपीजी के लिए घाटशुल्क में 60% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण, जबकि पीओएल गतिविधि के लिए लागत विवरण राजस्व अतिशेष निर्दिष्ट करता है ।
- (xvi) आयात तथा निर्यात के लिए पृथक घाटशुल्क दरों का प्रस्ताव करने के कारण ।
- (xvii) घाटशुल्क अनुसूची के तहत कंटेनरों को भरने तथा खाली करने के संबंध में प्रावधान को हटाने के कारण ।
- (xviii) घाट शुल्क दरें बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित हैं तथा तट श्रम की लागत वसूल करने के लिए 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन के अतिरिक्त घाटशुल्क का प्रस्ताव किया गया है । प्रचालनों के लिए श्रमिकों की आपूर्ति की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित श्रम प्रभार का औचित्य बताएं ।
- (xix) भांडागारण प्रभारों की अनुसूची को हटाने के कारण ।
- (xx) यह प्रावधान शामिल करने के कारण कि किराए के भांडागारण की तालाबंदी पत्तन को माल का निष्पेपिती नहीं बनाएगी ।
- (xxi) तोल प्रभारों में 100% वृद्धि तथा प्रमाणपत्र जारी करने के लिए 900% वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण ।
- (xxii) पुरानी दरों पर तथा प्रस्तावित दरों पर राजस्व की तुलना करके शुष्क गोदी किराया प्रभारों के यौक्तिकीकरण के प्रभाव का परिकलन किया जाए । साथ ही निजी प्रयोग के लिए प्रस्तावित शुष्क गोदी प्रभारों का औचित्य बताएं ।
- (xxiii) कार्गो प्रहस्तन से मिन्न प्रयोजनार्थ किराए पर ली गई घाट क्रेनों के प्रभारों में पर्याप्त वृद्धि करने के कारण ।

7.1. प्राधिकरण द्वारा पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के प्रत्युत्तर में कड़ला पत्तन न्यास ने दिनांक 16 मार्च,2002 के अपने पत्र के तहत अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है । इसने संशोधित लागत विवरण तथा मसौदा दरों के मान भी प्रस्तुत किए हैं ।

7.2. प्रस्ताव की सगत विभिन्न मदों पर विचार-विमर्श करने के लिए 18 मार्च,2002 से 20 मार्च,2002 के दोरान एक अधिकारिक रत्तर की बैठक आयोजित की गई । विचार-विमर्श के आधार पर कंडला पत्तन न्यास ने 20 मार्च,2002 और 22 मार्च,2002 को अनुपूरक सूचना प्रस्तुत की । कंडला पत्तन न्यास से प्राप्त समस्त प्रतिक्रियाओं पर विचार करते हुए कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) केपीटी ने वार्षिक लेखों/संशोधित अनुमानों के साथ आंकड़ों का यथोष्ट मिलान करते हुए कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग, पत्तन के लिए समग्र रूप से तथा विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं ।
- (ii) विदेशी मुद्रा विनिमय दर में अंतर के कारण अतिरिक्त आय, तथा साथ ही तटीय जलयान प्रशुल्क में अंतर के कारण अतिरिक्त आय निर्दिष्ट की गई है ।
- (iii) अनुसरण की गई लेखाकरण प्रक्रिया तथा नीति के अनुसार, जेटिटियों तथा बड़रों की मरम्मत तथा अनुरक्षण पर व्यय, गोदी किराया गतिविधि के बजाए कार्गो प्रहस्तन प्रवालनों को आवंटित किया गया है । इसी प्रकार, अग्नि फ्लोट के शुष्क गोदी व्यय को कार्गो प्रहस्तन को संविभाजित किया गया है, क्योंकि मुख्यतः द्रव कार्गो तथा सामान्य कार्गो इन सेवाओं का उपयोग करते हैं । इस मामले पर भविष्य में विचार किया जाएगा तथा यदि आवश्यक हुआ तो भूतलक्षी प्रभाव से सुधार को क्रियान्वित किया जाएगा ।
- (iv) जलमार्ग में तथा जेटिटियों के साथ-साथ तलकर्षण की मात्रा के आधार पर तलकर्षण व्यय गोदी किराया तथा पत्तन देयताओं को संविभाजित किए गए हैं । विभिन्न प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय के विभाजन के आधार का भी उल्लेख किया गया है ।

- (v) ऋण पर ब्याज की दोहरी गणना को समाप्त कर दिया गया है ।
- (vi) वाडीनार प्रभाग से संबंधित परिसंपत्तियों को अन्य गतिविधियों के लिए आरओसीई के परिकलन हेतु पूँजी ब्लॉक से अलग कर दिया गया है । इसके अतिरिक्त, नियोजित पूँजी का परिकलन करते समय बेकार कितु निपटान न की गई परिसंपत्तियों तथा चक्रवात एवं भूकम्प में क्षतिग्रस्त परिसंपत्तियों को अलग निकाल दिया गया है । इसी प्रकार, चक्रवात और भूकम्प पर उपगत राजस्व व्यय को प्रशुल्क संशोधन नियत करने के लिए शामिल नहीं किया गया है ।
- (vii) अतिरिक्त गोदियों तथा घाट क्रेनों में निवेश के आलोक में अतिरिक्त यातायात को यातायात अनुमानों में शामिल किया गया है ।
- (viii) प्रस्तावित दरों पर प्रमुख मदों के आय अनुमान प्रस्तुत किए गए हैं ।
- (ix) निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार लागत विवरणों में एफएमई को शामिल किया गया है ।
- (x) (क) पूर्ण की गई परिसंपत्तियों को बिलों आदि का निपटान न किए जाने के कारण परिसंपत्ति खाते में अंतरित नहीं किया गया था ।
- (ख) वर्ष 2001–2002, 2002–2003 तथा 2003–04 के दौरान पूर्ण की गई तथा पूँजीकृत की गई सभी परिसंपत्तियों की सूची प्रस्तुत की गई है । समग्र रूप से पत्तन के लिए नियोजित पूँजी का विस्तृत कार्यकरण प्रस्तुत किया गया है ।
- (ग) केपीटी ने बाजार स्थितियों और निवेश पर ब्याज दर में कमी पर विचार करते हुए वर्ष 2002–2003 के लिए 13% और वर्ष 2003–2004 के लिए 15% की आय पर कम दर का प्रस्ताव किया है ।
- (घ) इस परिकलन में शामिल की गई कार्यशील पूँजी 119.25 करोड़ रुपए थी, जो बहुत उच्च प्रतीत हुई । कार्यशील पूँजी का औचित्य बताने के लिए पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में कंडला पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि नियोजित पूँजी का परिकलन टीएमपी द्वारा दिए गए मानक सूत्र के आधार पर किया गया है । 119.25 करोड़ रुपए की कार्यशील पूँजी को वर्ष 2000–01 के वार्षिक लेखों के अनुसार शामिल किया गया है तथा आगामी तीन वर्षों में इसके इसी स्तर पर रहने की परिकल्पना की गई है । चूंकि, टीएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यशील पूँजी के परिकलन में नकद तथा बैंक अधिशेष को शामिल नहीं किया जा सकता, इसने प्रस्तुत किया है कि वर्तमान परिसंपत्तियों के रूप में 96/-करोड़ रुपए के उपार्जित ब्याज को अनुज्ञय किया जाए ।
- (xi) लागत विवरण में समिलित तलकर्षण तथा समुद्री सर्वेक्षण लागत में संविदाकारी तलकर्षण, तलकर्षण यानों को समनुदेशित शुष्क गोदी संबंधी व्यय का भाग इत्यादि शामिल हैं । पूँजीगत तलकर्षण ने तलकर्षण अनुरक्षण की लागत को कम कर दिया है तथा इसीलिए पत्तन पर आने वाले सभी यानों पर तलकर्षण लागत का संविभाजन करना न्यायोचित है ।
- (xii) पत्तन की कुल क्षमता 36.67 मिलियन टन निर्धारित की गई है, जिसमें से वाडीनार एसबीएम की क्षमता 21 मिलियन टन है, तेल जेटिटयों का क्षमता 9.17 मिलियन टन है तथा सामान्य कार्गो जेटटी की क्षमता 6.50 मिलियन टन है ।
- (xiii) तटीय पोत प्रशुल्क के प्रति विदेशगामी पोत प्रशुल्क का वर्तमान अनुपात 100:30 है । वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित अनुपात 100:35 है । यदि सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय यान दरें विदेशगामी यान प्रशुल्कों के 70% तक बढ़ाई जाती हैं तो वृद्धि लगभग 256% होगी । वर्ष 1999–2000 से यान रूपरेखा में आमूल परिवर्तन आया है । कंडला पत्तन न्यास में आने वाले तटीय यान मुख्यतः कम जीआरटी के कंटेनर फीडर यान हैं, जो कंडला पत्तन न्यास तथा जेएनपीटी के बीच आवागमन करते हैं । 256% की पर्याप्त वृद्धि कंटेनर यातायात को भी प्रभावित करेगी । अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि तटीय यान की वर्तमान दरें मौजूदा स्तर से 100% बढ़ाई जाए ।

- (xiv) तटीय पात पर पोत-संबद्ध प्रभारों में 20% की छूट से संबंधित शर्त को दरों के संशोधित मान में हटा दिया गया है।
- (xv) विविध पायलिटिज शुल्कों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को दरों के संशोधित मान में सुधार लिया गया है। बिना पायलट के पत्तन में प्रवेश करने या पत्तन को छोड़ने वाले यान के मामले में, निर्धारित शास्तियों के अतिरिक्त भारतीय पत्तन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार निर्माण शुल्क भी लागू होगा।
- (xvi) एक ज्वारीय पत्तन होने के कारण कंडला पत्तन ज्वारीय प्रवाह का लाभ उठाते हुए एक कर्षनाव के प्रयोग द्वारा सुरक्षित लंगर डालने में समर्थ हैं। चूंकि, गोदियों का निर्माण 2 किमी 0 लंबी सीधी रेखा में किया जाता है, अतः किसी आने वाले/बाहर जाने वाले यान के लिए स्थान बनाने हेतु यान का स्थानांतरण आवश्यक हो सकता है। अतः यह प्रस्ताव है कि निर्माण तथा स्थानांतरण में एक कर्षनाव की लागत शामिल की जाए तथा यदि यान का मालिक एक अतिरिक्त कर्षनाव की मांग भेजे तो उसे प्रभार्य आधार पर दिया जाए। यह प्रस्ताव किया जाता है कि गोदी से गोदी तथा गोदी से नौबंध तक स्थानांतरण पत्तन खाते से किया जाएगा।
- (xvii) चार क्रेनों को छोड़कर गोदियों में स्थापित सभी क्रेनें पुरानी हैं। यह गियर रहित यानों के लिए भी उचित तथा पर्याप्त संचालन सुविधा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त तथा उच्चतर क्षमता वाली नई क्रेनों को अधिग्रहीत करने की प्रक्रिया में रत है। अतः यह अनुरोध किया जाता है कि क्रेन-भिन्न गोदियों के लिए 10% की छूट को स्वीकार कर लिया जाए तथा नई क्रेनों की स्थापना के पश्चात एक पुनरीक्षा की जाए।
- (xviii) यानों को आंतरिक लंगरगाह पर नौकाओं के माध्यम से कार्गो का लदान करने का विकल्प प्राप्त है। चूंकि, कार्गो लदान नौकाओं के माध्यम से आंतरिक लंगरगाह पर किया जाता है, अतः गोदी किराया प्रभारों का निर्धारित 20% सही तथा न्यायोचित प्रतीत होता है।
- (xix) पीओएल यातायात में लगभग एक मिलियन टन की तीव्र गिरावट से सुविधाएं अल्प प्रयुक्त हो गई हैं। अतः पीओएल तथा एलपीजी पर घाटशुल्क में वृद्धि करने का प्रस्ताव है। दर में यह वृद्धि बाजार संवेदी नहीं होगी तथा इसलिए प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया जाए।
- (xx) मौजूदा निर्यात कार्गो पर आयात घाटशुल्क की 50% घाटशुल्क दर लगाई जाती है। आयात घाटशुल्क के स्तर पर प्रशुल्क के निर्यात घाटशुल्क के वित्तीय प्रभार का अनुरक्षण किया जाता है, जो 5/-करोड़ रुपए प्रति वर्ष बैठता है। यह सुविधा पत्तन के आरंभन के समय से कंडला पत्तन के माध्यम से प्रचालन करने वाले निर्यातकों को प्रदान की गई है तथा वर्तमान अत्यधिक प्रतिस्पर्धी बाजार स्थिति में इसे वापस नहीं लिया जा सकता। तथापि, केपीटी ने मुख्य रूप से आयात या निर्यात किए जाने वाले कार्गो का विवरण प्रस्तुत कर दिया है।
- (xxi) घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत कंटेनरों को भरने तथा खाली करने संबंधी प्रावधान समाप्त कर दिया गया है, क्योंकि पत्तन द्वारा उक्त कार्यकलाप नहीं किया जाता।
- (xxii) मौजूदा एसओआर में ब्रेक-बल्क कार्गो के संचालन के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण किया जाता है, तथा प्रपुंज कार्गो को 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की छूट दी जाती है, क्योंकि कोई पत्तन अमिक नहीं दिया जाता। वर्तमान प्रस्ताव में, घाटशुल्क दरें बल्क कार्गो पर प्रस्तावित हैं, तथा ब्रेक-बल्क कार्गो पर 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन का अतिरिक्त प्रभार लगाया जाता है। आगे यह स्पष्ट किया गया है कि तटीय श्रम के लिए 6 करोड़ रुपए की राजस्व वसूली 10 करोड़ रुपए की लास्तविक लागत के प्रति है। प्रचालनात्मक कारणों से 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की मौजूदा लेवी को घनाए रखा जाए।
- (xxiii) चार भांडागारों में से दो भूकम्प के कारण पूर्णतः क्षतिग्रस्त हो गए थे। शेष दो भांडागारों के प्रथम तल भी क्षतिग्रस्त हो गए थे। अतः भांडागारण सुविधा से संबंधित अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव है।

- (xxiv) पत्तन किराया आधार पर कार्गों की अभिरक्षा ग्रहण नहीं करता तथा सीमाशुल्क के लिए निषेपिती के रूप में पत्तन का दायित्व फिर भी बना रहेगा । तथापि, पत्तन को आयातकों/निर्यातकों के लिए कार्गों का निषेपिती नहीं माना जाएगा, क्योंकि पत्तन कार्गों का प्रभार ग्रहण नहीं करता ।
- (xxv) मौजूदा तोल प्रभार तथा प्रमाण पत्र निर्गम हेतु प्रभार भी आगाध रूप से निम्न हैं, तथा इसीलिए बाजार स्थितियों को विचार में लेते हुए संशोधन का प्रस्ताव किया गया है ।
- (xxvi) सरलीकरण तथा मानकीकरण के लिए फ्लोटिंग क्राफ्टों की क्षमता के आधार पर टीएएमपी द्वारा पहले दिए गए परामर्श के अनुसार किराए के लिए संशोधित दर संरचना का प्रस्ताव किया गया है । फ्लोटिंग क्राफ्टों के किराया प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है । इसने अपने 20 मार्च,2000 और 4 अप्रैल, 2002 के पत्रों द्वारा फ्लोटिंग क्राफ्टों की क्षमता के आधार पर यौक्तिकीकरण का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है । इसने उल्लेख किया है कि फ्लोटिंग क्राफ्टों की इसकी क्षमता पर आधारित क्राफ्टों के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करते समय फ्लोटिंग क्राफ्टों की विद्यमान दरों के औसत पर विचार किया गया है ।
- (xxvii) शुष्क गोदी का अनुरक्षण मुख्यतः पत्तन के यानों के लिए किया जाता है तथा केवल खाली समय उपलब्ध होने पर निजी यानों को अनुमति दी जाती है तथा इसीलिए राजस्व की तुलना पर जोर नहीं दिया जाएगा । निजी उपयोग के लिए प्रस्तावित संशोधन लगभग 50% है जो दरों में कमी की पूर्ति करेगा ।
- (xxviii) कार्गों के लदान/उत्तराई के अलावा, अन्य गतिविधियों के लिए घाट क्रेन का उपयोग रोकने के लिए नियारक के रूप में वैधुत घाट क्रेन के किराया प्रभार अति उच्च स्तर पर प्रस्तावित किए गए हैं ।
- (xxix) इसने पांच गुना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने के अपने प्रस्ताव को उचित ठहराया है । इसने उल्लेख किया है कि पोत का बर्थिंग—पूर्व रुकने का समय अधिक है । इसीलिए, यदि कोई पोत कार्गों प्रहस्तन प्रवालन किए बिना बर्थ में खड़ा रहता है, तो इससे पत्तन के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है ।
- (xxx) पत्तन परिस्पत्तियों को होने वाले नुकसान के निर्धारण और मूल्यांकन के लिए प्रक्रिया को व्यवस्थित कर दिया गया है तथा इस संबंध में 5 फरवरी,2002 को एक परिपत्र पहले ही जारी किया जा चुका है ।
- (xxxi) वाडीनार प्रभाग और कंडला प्रभाग के शुष्क कार्गों बर्थों का क्षमता उपयोग 100% से अधिक है, जबकि कंडला में द्वय बल्क प्रहस्तन की मात्रा 50% है । इसके अलावा, शुष्क कार्गों, कंडला में द्वय बल्क और वाडीनार प्रभाग में फेरे का औसत समय क्रमशः 5.09 दिन, 2 दिन और 2.21 दिन है । अतिरिक्त पूंजीनिवेश और उपस्कर चालूकरण से कार्यनिष्पादन में 25% वृद्धि की परिकल्पना की गई है ।

7.3. कंडला पत्तन न्यास ने संयुक्त सुनवाई में उठे विभिन्न मुद्दों की अनुक्रियास्वरूप अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं :-

- विगत में पीओएल संचालन द्वारा सृजित अतिशेष से शुष्क कार्गों प्रचालन को परस्पर आर्थिक-सहायता प्राप्त हो जाती थी । वर्तमान परिवृश्य में पीओएल यातायात में अत्यधिक गिरावट के कारण ऐसी परस्पर आर्थिक-सहायता व्यवहार्य नहीं है । प्रस्ताव में परस्पर आर्थिक-सहायता को न्यूनतम करने के प्रयास किए गए हैं । इस क्षेत्र में दो प्राकृतिक आपदाओं का सामना करने के लिए इसकी प्रारक्षित निधियों में से 90/-करोड़ रुपए का असामान्य व्यय भी उपगत किया गया है । संशोधन के प्रयोजनार्थ इस व्यय को लागत नहीं माना गया है । इसमें रेलवे अवसंरचना इत्यादि पर 497 करोड़ रुपए की महत्वाकांक्षी योजना की परिकल्पना भी की गई है । इसके मद्देनजर, प्रारक्षित राशियों में से प्रचालनों को परस्पर आर्थिक-सहायता प्रदान करना विवेकपूर्ण नहीं है । इसके बजाए प्रचालनों को कम से कम कुछ सीमा तक स्वयं अपने सहारे अदायगी करनी होगी ।
- किसी यान को विदेशगामी या तटीय मानना तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसरण में है । टीएएमपी दिशानिर्देशों में यह भी स्पष्ट किया गया है कि किसी यान को तटीय यान होने के लिए एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन की ओर संचलन करना आवश्यक है ।

- (iii) तलकर्षण अनुरक्षण लागत को नियंत्रणाधीन रखा गया है। कुल प्रचालन व्यय नियंत्रणाधीन है तथा इसी के कारण पत्तन प्रशुल्क में वृद्धि को वर्तमान स्तर पर नियंत्रित करने की स्थिति में था।
- (iv) ग्राहकों को प्रदत्त सेवाओं में सुधार किया गया है तथा जलमार्ग रूपरेखा के सुधार, सीआईएसएफ के नियोजन, नई रेलवे लाइनों, नई बचाव प्रणालियों इत्यादि के रूप में हाल में मूल्यवर्धन की पेशकश की गई है।
- (v) भूखंडों का नवीकरण करने की मौजूदा व्यवस्था को हटा दिया गया है, ताकि इस संबंध में पत्तन अधिकारियों को दी गई विवेकाधीन शक्तियां वापस ली जा सके तथा इस खाते में पत्तन को राजस्व हानि से बचाया जा सके। यह प्रस्ताव है कि भूखंड के लाइसेंस का नवीकरण प्रयोक्ता द्वारा देय तिथि से पूर्व किया जाना चाहिए।
- (vi) विलम्ब-शुल्क प्रभार, शट-आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि के संबंध में मौजूदा प्रावधान बहुत अधिक जटिल है। इसे सरल करने के उद्देश्य से निर्यात के लिए पत्तन के भीतर लाए गए किसी भी कार्गो को 15 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रदान करने का प्रस्ताव है तथा घाटशुल्क लगाने का प्रस्ताव है, चाहे उसे किसी भी कारण से निर्यात न किया गया हो, या पत्तन से बाहर न ले जाया गया हो।

7.4. उपर्युक्त प्रस्तुत विभिन्न सूचनाओं/स्पष्टीकरणों के अनुरूप केपीटी ने 20 मार्च, 2002 को प्रस्तुत संशोधन लागत विवरण प्रस्तुत कर दिए हैं।

8. केपीटी द्वारा 20 मार्च, 2002 को प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों की विस्तृत जांच-पड़ताल करने पर यह देखा गया है कि विभिन्न कार्यकलापों के लिए अलग-अलग लागत विवरण समेकित लागत विवरण से मेल नहीं खाते। इस संबंध में केपीटी ने स्पष्ट किया है कि वित्तीय लेखाकरण के लिए बजट केन्द्र (किस्मवार) में दर्ज राशियों पर विचार किया गया है, जबकि लागत प्रयोजनार्थ लागत केन्द्र किस्मवार दर्ज राशियों पर विचार किया गया है। इसने उल्लेख किया है कि इसके द्वारा अपनाई गई लागत लेखाकरण प्रणाली के अनुसार पत्तन एवं डॉक सुविधाओं में मूरिंग वर्थ पर कार्गो प्रहस्तन व्यय, कार्गो, बर्थों, यात्री जेटिट्यों, विद्युत घाट क्रेनों पर 7.57 करोड़ रुपए और 8.39 करोड़ रुपए के मूल्यहास पर विचार किया गया है। इसके मददेनजर, वित्तीय लेखा का मदवार व्यय अलग-अलग लागत विवरणों से मेल नहीं खाता। तथापि, पत्तन का समग्र व्यय लागत विवरणों और वित्तीय लेखा के कुल व्यय के बीच मेल खाता हुआ दिखाई देता है।

9. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) अंततः, केपीटी ने अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने के लिए लंबे समय से प्रतीक्षित प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। यह मानना होगा कि केपीटी ने अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने की कार्रवाई सरकार द्वारा पहले निर्धारित तीन-वर्षीय प्रशुल्क समीक्षा चक्र और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दो-वर्षीय प्रशुल्क वैधता अवधि की तुलना में लगभग एक दशक के अंतराल के बाद आरंभ की है। यहां यह स्मरण करना उचित होगा कि इस प्राधिकरण को केपीटी को जब तक कि इसके दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने के लिए कोई संगठित प्रयास नहीं किया जाता है, तब तक इसके खंडों में संशोधन प्रस्तावों पर विचार न करने की चेतावनी देनी पड़ी थी। केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की पृष्ठभूमि से यह पता चलता है कि नौवहन मंत्रालय ने पत्तन को प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के लिए निदेश दिया था। केपीटी की गंभीरतापूर्वक विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तुत करने और हमारे द्वारा उग्रए गए विभिन्न मुददों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण तत्काल प्रस्तुत करने के लिए प्रशंसा की जानी चाहिए, परंतु एक स्पष्ट समय-सीमा निर्धारित कर दिए जाने के बावजूद भी केपीटी द्वारा अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में किए गए विलंब के बारे में हम कोई टिप्पणी नहीं करना चाहेंगे। केपीटी ने एक अंतरिम उत्तर भेजने की कोई कोशिश नहीं की कि इसका प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है अथवा इसे अधिक समय लगेगा।

यह बात ध्यान में रखी जानी चाहिए कि यह बिल्कुल जरूरी नहीं है कि दरों के मान का संशोधन प्रशुल्कों के उद्धरणामी संशोधन की कार्रवाई मानी जाए। यातायात के बदलते रूपों, याजार स्थितियों और लागत

के अनुसार प्रशुल्क को समायोजित करने तथा विसंगतियां दूर करने के लिए समय-समय पर समीक्षा करना आवश्यक हो जाता है। इसे देखते हुए, केपीटी का इसकी विरीय स्थिति मजबूत होने के कारण लंबे समय तक प्रशुल्कों का सामान्य संशोधन न करने का तर्क गले नहीं उतरता। विगत में क्या हुआ, इसके बावजूद हमें आशा है कि केपीटी आगे ध्यान रखेगा और अपने हित में तथा इसके प्रयोक्ताओं के हित में अपने दरों के मान की समय-समय पर समीक्षा करेगा।

- (ii) प्रयोक्ताओं ने शिकायत की है कि पत्तन ने न्यासी बोर्ड को विचारार्थ औपचारिक तौर पर प्रस्तुत करने से पूर्व व्यापार जगत से इस प्रस्ताव पर कोई विचार-विमर्श नहीं किया। उन्होंने उल्लेख किया है कि वित्त मंत्री भी आम बजट तैयार करने से पहले व्यापार जगत से विचार-विमर्श करते हैं। यह प्राधिकरण विचार-विमर्श प्रक्रिया में पूरा विश्वास रखता है ताकि कुछ सीमा तक प्रशुल्कों को इस प्रकार विनियमित किया जा सके, जैसाकि बाजार की शक्तियां एक प्रतिस्पर्धी यातावरण में करती हैं। यद्यपि, यह प्राधिकरण सभी संबंधितों को सुनवाई का अवसर प्रदान करता है, फिर भी पत्तन न्यासों के लिए यह लाभदायक होगा कि वे प्रस्ताव तैयारी के चरण में भी अपने प्रयोक्ताओं से परामर्श करें, ताकि बाजार की प्रतिक्रिया को भी प्रस्तावित प्रशुल्कों में शामिल किया जा सके। किसी भी हालत में, इस प्राधिकरण के लिए प्रत्येक विवरण पर विचार-विमर्श करना संभव नहीं होगा। इससे अनुमोदन चरण में समय संबंधी विलंब से बचा जा सकता है, यदि बाद में अपनाए गए अनेक मुद्दों/आपत्तियों का आरंभिक चरण में ही समाधान कर लिया जाता है।
- (iii) केपीटी ने उल्लेख किया है कि रिलायंस रिफाइनरी और पेट्रोनेट वाडीनार कंडला लिमिटेड (पीवीकेएल) पाइपलाइन के चालू होने से वर्ष 2000–2001 के दौरान पीओएल यातायात में तेज गिरावट दर्ज की गई है। यह प्रवृत्ति 2001–02 में भी जारी रही, जिससे कंडला प्रभाग में पीओएल यातायात के अधिशेष द्वारा सामान्य कार्गो प्रचालनों की परस्पर आर्थिक-सहायता असंभव हो गई। दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के बाद से प्रचालन लागत और अन्य व्यय में कई गुना वृद्धि हुई है। पिछले सामान्य संशोधन के बाद से किए गए भारी पूंजीगत व्यय और भविष्य के लिए योजनाबद्ध व्यय ने प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन करना आवश्यक बना दिया है। यद्यपि, पत्तन के अनुसार 2000–01 में कंडला प्रभाग के प्रचालनों में लागत घाटे को पूरा करने के लिए लगभग 75 करोड़ रुपए के अतिरिक्त राजस्व की आवश्यकता थी, तथापि इसने बाजार स्थितियों, निकटवर्ती पत्तनों से प्रतिस्पर्धा को देखते हुए घाटे के केवल लगभग 50% को पूरा करने के लिए दरों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने दाया किया है कि इसने दरों के मान का सरलीकरण और इसकी शर्तों का योक्तिकीरण किया है।
- (iv) केपीएसए ने इस प्रस्ताव को 'तदर्थ' बताया है। तथापि, पत्तन ने इसे उचित कार्यकलाप-वार और उप-कार्यकलाप-वार लागत विवरणों पर आधारित बनाया है। आरंभ में, केपीटी ने केवल कंडला प्रभाग के प्रचालनों से संबंधित लागत विवरण अग्रेषित किए थे। बाद में, इसने संपूर्ण पत्तन—वाडीनार प्रभाग और कंडला प्रभाग के लिए लागत विवरण अग्रेषित किए थे, ताकि परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रभाव का मूल्यांकन किया जा सके। कंडला प्रभाग के उप-कार्यकलापों – (i) पोत-संबद्ध-पत्तन देयताएं, पायलिटिज, बर्थ किराया, जलापूर्ति, (ii) कार्गो-संबद्ध—सामान्य कार्गों का प्रहस्तन, भंडारण/भांडागारण, पीओएल का प्रहस्तन, और (iii) टाऊनशिप और किराया योग्य जमीनों के संबंध में लागत विवरण भी प्रस्तुत किए गए हैं। व्यवस्थित लागत व्योरे प्रस्तुत करने में केपीटी द्वारा किए गए प्रयास इस तथ्य के बावजूद उल्लेखनीय हैं कि अलग-अलग विवरणों का समग्र लागत स्थिति के साथ मिलान करते समय कुछ विसंगतियां आ गई हैं।

प्रयोक्ताओं ने टिप्पणी की है कि प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई लागत निर्धारण पर आधारित है और लाभकारिता विश्लेषण अथवा बाजार स्थितियों का कोई उल्लेख नहीं किया गया है। प्रस्ताव में कार्य-कुशलता/उत्पादकता बढ़ाने अथवा लागत कम करने के लिए उठाए गए कदमों के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। पूर्ववर्ती दृष्टिकोण पूंजी पर व्याज सहित आय की दर+नियोजित पूंजी पर प्रत्येक के 3% की दर पर प्रतिस्थापन प्रारक्षित और विकास प्रारक्षित में अंशदान सहित सभी लागतों को शामिल करने का रहा है। इस प्राधिकरण का भी यह मत है कि प्रशुल्क निर्धारण की कार्रवाई कार्यनिष्ठादान आधारित दृष्टिकोण और (अंतत:) मूल्य

आधारित दृष्टिकोण के माध्यम से तथा लागत आधारित दृष्टिकोण से हटकर की जानी चाहिए। पत्तन न्यासों द्वारा व्यक्त कठिनाइयों को मानते हुए इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क विनियमन की लागत-वर्धित प्रणाली अपनाई है। लागत-वर्धित मॉडल के अंतर्गत भी लागत की उन्हीं मदों पर विचार किया गया है, जो स्वीकार्य और तर्कसंगत भानी जाती हैं। इस दृष्टिकोण को सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के मामले में अपनाया गया है और इसलिए केपीटी के मामले में भी तब तक अवश्य लागू रहना चाहिए, जब तक कि सभी पत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के लिए कोई वैकल्पिक दृष्टिकोण तैयार नहीं कर लिया जाता।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि इसने एक स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) लागू की है और सेवानिवृत्ति की आयु को 60 वर्ष से घटाकर वापस 58 वर्ष कर दिया है, ताकि मानवशक्ति लागत को कम किया जा सके। कर्मचारियों की संख्या में कमी और 24 घंटे प्रचालन करने के लिए रात्रि नौवहन की शुरूआत के बाद समयोपरि भत्ते के भुगतान पर कठोर नियंत्रण किया जा रहा है। भारी निकर्षण कार्य आरंभ करके निकर्षण के रखरखाव की लागत में भारी गिरावट आई है। 5 करोड़ रुपए की वार्षिक लागत पर केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) की तैनाती से पत्तन प्रयोक्ताओं को कार्गो की चोरी कम होने से अप्रत्यक्ष लाभ हुआ है। दुलाई संबंधी लंबे समय से लंबित मुददे पर समझौता होने के बाद रेलवे ने 6/- रुपए प्रति टन की दर पर दुलाई प्रभार को समाप्त कर दिया है। इससे भी प्रयोक्ताओं की लागत में कमी आई है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि यह अपनी क्षमता से अधिक कार्य कर रहा है और औसत बर्थिंग-पूर्व रुकने का समय 0.39 दिन के न्यूनतम पर है। शुष्क कार्गो के लिए प्रति बर्थ-दिवस औसत पोत निष्पादन 3180 टन है और कंडला में द्रव बल्क 5439 टन है। पत्तन के ड्राफ्ट को 13.5 मीटर तक गहरा करने, घाट क्रेनों की अधिप्राप्ति और सहायक सड़क नेटवर्क के प्रचालन के साथ अतिरिक्त भंडारण जैसी अतिरिक्त पूंजीगत परियोजनाओं की योजना के बाद समग्र कार्यनिष्पादन/उत्पादकता में 25% सुधार होने की आशा है।

(v) पोत-संबद्ध कार्यकलापों से राजस्व का अनुमान लगाते समय पत्तन ने विनियम दर घटबढ़ के कारण डालर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क मदों से 2002-03 और 2003-04 के दौरान प्राप्त होने वाली संभावित अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने लागत विवरणों में शामिल करने के लिए यह सूचना बाद में प्रस्तुत की थी।

(vi) सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार तटीय पोत प्रशुल्क विदेशगामी पोत प्रशुल्कों के 70% पर निर्धारित किए जाते हैं। इसके अलावा, तटीय पोत दरें रुपयों में और विदेशगामी पोत दरे अमरीकी डालरों में निर्धारित की जाती हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में पहले ही निर्णय कर चुका है कि अंतर (पिछले संशोधन के बाद से अमरीकी डालर की तुलना में भारतीय रुपए में मूल्यह्रास के कारण अधिक फैल सकता है) को प्रशुल्क संशोधन के समय पर 30% के स्तर पर बनाए रखा जाए। यदि, विदेशगामी पोतों की दरों में कोई संशोधन नहीं होता है, तब भी तटीय पोतों के लिए दरों का स्वीकार्य स्तर तक अंतर बनाए रखने के लिए पुनः उल्लेख किया जाना आवश्यक है। इसका अर्थ है कि विदेशगामी पोतों पर वर्तमान पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के बिना भी पत्तन को अतिरिक्त आय होगी। केपीटी ने लागत विवरण में इस अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया है। सूचित किए जाने पर केपीटी ने लागत विवरणों में शामिल करने हेतु अतिरिक्त आय का एक अनुमान प्रस्तुत किया है।

(vii) रोचक बात यह है कि सभी प्रयोक्ताओं ने यह तर्क देते हुए कि विगत में कच्छ क्षेत्र को प्रभावित करने वाली प्राकृतिक आपदाओं के मद्देनजर यह प्रस्ताव गलत समय पर किया गया है, प्रस्ताव का विरोध किया है। उन्होंने उत्पाद शुल्क और बिक्री कर में संबंधित सरकारों द्वारा प्रदान की गई रियायतों का भी उल्लेख किया है। यह मानना होगा कि ये रियायतें पूरे देश के लिए न होकर बल्कि केवल कच्छ क्षेत्र के लिए हैं। पत्तन के संदर्भ में यह सही है कि सुविधाएं आपदाग्रस्त क्षेत्र में स्थित हैं, परंतु इनके कार्गो का भीतरी क्षेत्र — उत्तर और उत्तर-पश्चिम भारत — को ऐसी हालत से प्रभावित क्षेत्र नहीं कहा जा सकता। इसे देखते हुए, यह समझना कठिन है कि चक्रवात और भूकम्प जैसे कारक केपीटी के प्रशुल्क वृद्धि के अनुरोध पर विचार करने के लिए संगत क्यों नहीं हो सकते।

एक प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने पुष्टि की है कि 2002–03 और 2003–04 के व्यय अनुमानों में चक्रवात या भूकम्प के कारण हुई क्षति की वजह से भरमत या पुनर्स्थापन के लिए अपेक्षित किसी व्यय को शामिल नहीं किया गया है और ऐसा सारा व्यय पत्तन द्वारा सीधे अपने प्रारक्षित से पूरा किया गया है। इसी प्रकार, वेतनमानों के संशोधन के परिणामस्वरूप मजूरी और पेंशन के बकाया के भुगतान के कारण हुए व्यय को भी प्रशुल्क संशोधन की वर्तमान कार्रवाई में शामिल नहीं किया गया है।

- (viii) पत्तन ने ऋणों पर व्याज को दो बार शामिल किया है – एक बार विशिष्ट मद के रूप में और पुनः नियोजित पूंजी पर आय के एक भाग के रूप में। यद्यपि, संबंधित राशि अल्प है, परंतु दोहरी गणना के प्रभाव को लागू विवरणों में समाप्त कर दिया गया है।
- (ix) आरंभ में पत्तन ने सकल परिसंपत्ति (पूरी की गई और चालू की गई, परंतु सकल परिसंपत्ति को अंतरित न की गई परिसंपत्तियों की लागत के रूप में चालू निर्माण कार्यों से लगभग 147 करोड़ रुपए सहित) को नियोजित पूंजी और उस पर 18% की आय के रूप में विचार किया है। जब मूल्यहास को अलग लागत घटक के रूप में माना जाता है, तब नियोजित पूंजी में केवल निवल परिसंपत्ति, वास्तव में पूरी की गई और चालू की गई परिसंपत्तियों का उल्लिखित मूल्य होगी। क्षतिग्रस्त/निपटाई गई/चालू न की गई और निपटान हेतु प्रतीक्षित परिसंपत्तियां, जिन्हें यद्यपि निवल परिसंपत्ति से औपचारिक तौर पर हटाया नहीं गया है, शामिल नहीं किया जाएगा। पत्तन ने बाद में परिसंपत्तियों की एक सूची प्रस्तुत की है, जिन्हें पहले पूरा कर लिया गया था, लेकिन सकल परिसंपत्ति में शामिल नहीं किया गया था। पत्तन ने क्षतिग्रस्त/निपटाई गई/चालू न की गई परंतु सकल परिसंपत्ति से अभी जिन्हें हटाना है, उन परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया है और उनकी एक सूची प्रस्तुत की है। पत्तन ने 2002–03 और 2003–04 में संभवतः पूरी की जाने वाली/चालू की जाने वाली प्रमुख पूंजीगत परियोजनाओं का विवरण प्रस्तुत किया है, जिन्हें इन वर्षों के निवल परिसंपत्ति पूर्वानुमानों में शामिल किया गया है।

बड़र बेसिन और अतिरिक्त दो वर्षों का सुधार कार्य, जिसके 2003–04 के दौरान पूरा होने की संभावना है, को उस वर्ष की निवल परिसंपत्ति में शामिल किया गया है। चूंकि, इनके वर्ष के उत्तरार्ध में पूरा होने और चालू किए जाने की संभावना है, इसलिए पत्तन ने उनकी आधी लागत पर ही विचार किया है, जोकि तर्कसंगत दिखाई देता है।

- (x) पत्तन ने कार्यचालन पूंजी को 119 करोड़ रुपए के उच्चतर आंकड़े पर माना है। चालू परिसंपत्तियों से निवेशों और निधियों के नकद शेष को हटाना है और निधियों के इन निवेशों पर अर्जित व्याज को भी आय के रूप में नहीं गिना जाता है। पत्तन के खातों में 311.84 करोड़ रुपए की बड़ी राशि बैंक सावधि जमाराशि/जमा-प्रमाणपत्रों और सरकारी उपक्रमों में निवेशों के रूप में धारित दर्शायी गई है तथा 35.79 करोड़ रुपए हाथ में नकद और बैंक से चालू/बचत खातों में दर्शाए गए हैं। चालू परिसंपत्तियों में 96.85 करोड़ रुपए की बड़ी राशि अर्जित व्याज के रूप में शामिल है। पत्तन ने कार्यशील पूंजी के आंकड़े परिकलित करते समय निवेशों और नकद शेषों को शामिल नहीं किया है। 1187.01 करोड़ रुपए के राजस्व प्रारक्षित शेष की तुलना में तुलन-पत्र में दर्शाए गए विशिष्ट निवेश केवल 751.63 करोड़ रुपए बैठते हैं। इसी प्रकार, भविष्य निधि और पेंशन निधि, दोनों की शेष राशि मिलाकर कुल 79.13 करोड़ रुपए बैठती है, जबकि तुलन-पत्र में दर्शाए गए उनके निवेशों के अनुसार यह केवल 77.69 करोड़ रुपए बैठती है। इस प्रकार, इन दोनों प्रकार की निधियों की कुल 436.82 करोड़ रुपए की शेष राशि चालू परिसंपत्तियों में शामिल की गई है। 530.70 करोड़ रुपए की चालू परिसंपत्तियों में इस राशि को शामिल न करने से निवल चालू परिसंपत्तियां 93.88 करोड़ रुपए बैठेगी। इसलिए, वर्ष 2000–01 के लिए कार्यशील पूंजी 93.88 करोड़ रुपए (चालू परिसंपत्तियों) में से घटाकर 63.82 करोड़ रुपए (चालू देयताएं), 30.06 करोड़ रुपए बैठेगी।

तुलन-पत्र में दर्शाया गया 2.18 करोड़ रुपए का भंडार मालसूची की शेष दो वर्ष की खपत दर्शाता है। इस प्राधिकरण ने एक अन्य महापत्तन के मामले में निर्णय किया है कि प्रशुल्क निर्धारण हेतु माह की सामान्य खपत को स्वीकार किया जाएगा। इस स्थिति को देखते हुए कि कंडला एक सुदूर स्थल है

और ज्वारीय संकरी खाड़ी में अपेक्षित नौवहन के लिए फ्लोटिंग क्राफ्टों का बड़ा बेड़ा रखने की केपीटी की जरूरत को ध्यान में रखते हुए, आरंभ में भंडारों की एक वर्ष की खपत को स्वीकार्य माना जा सकता है। नकद शेष में से एक महीने के नकद व्यय को दर्शाने वाली राशि को प्रशुल्क परिकलन के लिए उचित माना जा सकता है, यद्यपि पत्तन ने दो महीने के नकद व्यय के बराबर पर विचार करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेखनीय है कि कर्नाटक विद्युत नियामक आयोग भी कार्यशील पूँजी में तर्कसंगत नकद शेष के रूप में केवल एक महीने के नकद व्यय की अनुमति देता है। इस आधार पर, चालू परिसंपत्तियों के एक भाग के रूप में माने जाने वाला नकद शेष लगभग 8.45 करोड़ रुपए बैठता है। विविध उधारकर्ता (एमओए से देयताओं सहित), जोकि चालू परिसंपत्तियों की एक अन्य प्रमुख मद है, 12.88 करोड़ रुपए का शेष दर्शाता है, उनके राजस्व के 10% से कम है, इसलिए तर्कसंगत माना जा सकता है। इन तीनों मदों को एक साथ जोड़ कर अनुमत्य राशि 22 करोड़ रुपए बैठती है। इसलिए, विविध मदों के लिए थोड़ा शेष मानते हुए कार्यशील पूँजी को 25 करोड़ रुपए तक सीमित करना तर्कसंगत माना गया है।

(xi) पत्तन ने 13.5 मीटर के ड्राफ्ट वाले यानों को लाने के लिए जलमार्ग तथा निर्माणाधीन दो नई गोदियों में उपलब्ध ड्राफ्ट में बृद्धि करने के लिए भारी निकर्षण परियोजना आरंभ की है। सीएसएलए तथा केपीएसए जैसे कुछ प्रयोक्ताओं ने प्रशुल्क परिकलन में तलकर्षण लागत को शामिल करने पर आपत्ति की है। यह तर्क दिया गया है कि चूंकि अपेक्षाकृत बड़े यानों के लिए स्थान बनाने हेतु भारी निकर्षण किया जा रहा है, इस कारण अतिरिक्त भार पत्तन में आने वाले सभी यानों पर डालने की आवश्यकता नहीं है, बल्कि इसका भार केवल उन यानों पर डाला जाना चाहिए, जिन्हें ऐसे गहरे ड्राफ्ट से फायदा होगा। पत्तन ने कहा है कि भारी निकर्षण परियोजना का निष्पादन चरणों में किया जा रहा है (प्रथम चरण में ड्राफ्ट को 9.14 मीटर से बढ़ाकर 10.7 मीटर किया गया है), तथा परिणामतः अनुरक्षण निकर्षण व्यय के वर्ष 2000–01 में 26 लाख रुपए से पर्याप्त रूप से कम होकर वर्ष 2003–04 में 17 लाख रुपए हो जाने की संभावना है, अनुरक्षण निकर्षण में इस कटौती का लाभ पत्तन में प्रविष्ट होने वाले सभी यानों को प्राप्त होगा। इसके विचार में, 13.5 मीटर के ड्राफ्ट की आवश्यकता वाले यानों के लिए स्थान बनाने हेतु ड्राफ्ट को और गहरा करने की भारी निकर्षण की लागत का भार केवल ऐसे यानों पर डालने की आवश्यकता नहीं है।

भारी निकर्षण कार्यक्रम के मददेनजर भारी निकर्षण पर पहले से उपगत व्यय तथा निवल ल्वॉक में यथा परिकल्पित उपगत किए जाने वाले व्यय, भारी निकर्षण राशि पर नियोजित पूँजी पर प्रतिफल एवं मूल्यहास, अनुरक्षण निकर्षण व्ययों में बचत तथा समग्र रूप से पत्तन के लिए घाटे पर निवल प्रभाव का परिकलन नीचे सारणी में दर्शाए अनुसार किया गया है :—

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	मद	2000–01	2001–02	2002–03	2003–04
1.	भारी निकर्षण लागत	18.20	32.00	31.00	10.00
2.	1% की दर पर मूल्यहास तथा नियोजित पूँजी पर 14% की दर पर प्रतिफल	0.18	0.50	0.81	0.90
3.	वर्ष 2000–01 की तुलना में अनुरक्षण निकर्षण में बचत	—	11.30	10.50	9.38
4.	निवल (क्रमांक 3–2) आधिक्य (+) / बचत()	—	(–) 3.87	(+) 1.47	(+) 3.95

उक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि भारी निकर्षण के कारण प्रयोक्ताओं को कोई निवल बचत नहीं होगी, जैसाकि केपीटी द्वारा दाया किया गया है। अतः भारी निकर्षण का संपूर्ण भार उन सभी यानों

पर डालने की आवश्यकता नहीं है, जिन्हें अतिरिक्त ड्राफ्ट की आवश्यकता नहीं है, न्यायोचित रूप से यह उन्हें उपार्जित होने वाली बचतों की सीमा तक सीमित किया जा सकता है। निकर्षण से पूर्णतः लाभ प्राप्त करने वाले यानों द्वारा लागत के अतिरिक्त भार को बहन करने की अपेक्षा करना उचित एवं तर्कसंगत होगा।

- (xii) पीओएल यातायात के विपथन के कारण वर्ष 2000–01 में द्वंद्व कार्गो गोदियों का उपयोग 50% से कम हो गया है। प्रयोक्ताओं ने कहा है कि यह प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के लिए औचित्य नहीं हो सकता तथा उन्होंने तर्क दिया है कि पत्तन को विगत में मुख्यतः पीओएल यातायात के कारण संचित प्रारक्षित निधियों पर ब्याज को ध्यान में रखना चाहिए तथा नए यातायात के आकृष्ट होने तक वर्तमान स्थिति के समाधान हेतु कम से कम उसके एक भाग को विचार में लेना चाहिए।

सामान्य प्रारक्षित तथा अन्य विशिष्ट निधियों पर निवेश संबंधी ब्याज को सामान्यतः प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई में आय के रूप में ध्यान में नहीं रखा जाता। इसी प्रकार, इन निधियों के निवेश भी नियोजित पूँजी का भाग नहीं बनते। यदि ब्याज को आय की एक मद माना जाता है तो निवेशों को भी नियोजित पूँजी माना जाना होगा। अतः प्रचालनों से घाटे की स्थिति में सुधार नहीं होगा। वस्तुतः, यह और खारब होगा, यदि वर्धित नियोजित पूँजी पर 19.5% का प्रतिफल अनुज्ञेय किया जाता है। अतः प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजनार्थ निवेशों पर ब्याज को अलग करने की अब तक अपनाई गई सामान्य पद्धति से विचलन का कोई कारण नहीं है।

- (xiii) महापत्तन न्यासों के मामले में, नियोजित पूँजी पर अनुज्ञेय प्रतिफल में पूँजी पर ब्याज (उस उधार देने की दर के समतुल्य, जिसपर सरकारी उधार पत्तन न्यासों को उपलब्ध है) तथा अनुरक्षित की जाने वाली दो अधिदेशात्मक प्रारक्षित निधियों में से प्रत्येक को 3% का अंशदान शामिल है। वर्तमान में यह कुल मिलाकर 19.5% प्रति वर्ष बैठता है। यह मानना होगा कि यह केवल उच्चतम सीमा है, तथा पत्तन न्यास के लिए सदैव अधिकतम अनुज्ञेय सीमा पर प्रतिफल की मांग करना अनिवार्य नहीं है। हाल ही में, कुछ अन्य महापत्तनों में कथित कारणों से प्रशुल्क संशोधन का निपटान नियोजित पूँजी पर उनके द्वारा यथा चयनित अधिकतम अनुज्ञेय सीमा से काफी कम स्तर पर प्रतिफल अनुज्ञेय करके किया गया है।

वर्तमान मामले में, केपीटी ने वर्ष 2002–03 के लिए 13% का आरओसीई तथा वर्ष 2003–04 के लिए 15% का आरओसीई चुना है। इस प्रकार प्रशुल्क संशोधन के जरिए दावा किए जाने वाला औसत आरओसीई 14% है, जो अनुज्ञेय सीमा के भीतर है। बाजार दशाओं तथा निवेशों पर ब्याज दरों में कटौती पर विचार करके केपीटी ने आरओसीई के इस स्तर का प्रस्ताव किया है। केपीटी के इस वाणिज्यिक अनुमान से असहमत होने का इस प्राधिकरण के पास कोई कारण नहीं है।

यह स्वीकार किया जाना होगा कि प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए विचार किए जाने वाला अधिकतम अनुज्ञेय आरओसीई पूँजी आस्तियों के उपयोग का एक कार्य है। अनेक मामलों में इस प्राधिकरण ने क्षमता उपयोग के संदर्भ में आरओसीई को कम किया है। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, तेल जेटटी (द्वंद्व कार्गो गोदी) का उपयोग 50% से कम है, जिसके कारण द्वंद्व कार्गो गोदियों के संबंध में नियोजित पूँजी पर प्रतिफल कम करना आवश्यक हो सकता है। तथापि, पत्तन ने निर्दिष्ट किया है कि समग्र रूप से पत्तन की क्षमता अल्प-प्रयुक्त नहीं है। 36.67 मी0ट० की निर्धारित क्षमता की तुलना में पत्तन द्वारा वर्ष 2002–03 में 38 मी0ट० तथा वर्ष 2003–04 में 40.66 मी0ट० का संचालन किए जाने की आशा है। अतः इसने तर्क दिया है कि द्वंद्व कार्गो गोदियों के अल्प-उपयोग के कारण नियोजित पूँजी पर प्रतिफल में कोई कटौती नहीं की जानी चाहिए। उन सभी मामलों में, जहां प्रतिफल को उपयोग घटक के संदर्भ में कम किया गया है, वह अभी तक कुल पत्तन/टर्मिनल क्षमता के संदर्भ में किया गया है। इसके मद्देनजर, पृथक रूप से तेल जेटियों के अल्प-उपयोग पर विचार करते हुए आरओसीई में कोई कटौती करने की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।

(xiv) उपर्युक्त विचार—विमर्श के आलोक में, लागत विवरणों को आशोधित किया गया है। पत्तन के लिए समग्र रूप से आशोधित लागत विवरण अनुबंध—I के रूप में संलग्न है। लागत विवरण द्वारा उद्घाटित परिणामों की संक्षिप्त स्थिति नीचे सारणी में दी गई है :—

विवरण	लागत विवरणों के अनुसार	लागत विवरणों के अनुसार परिवर्तनों के बिना		औसत	
		अतिशेष (+)/ घाटा (-)	(प्रथालनात्मक आय के (करोड़ रुपए)	2002-03	2003-04
I. कंडला प्रभाग				2002-03	2003-04
(i) सामान्य कार्गो, भंडारण तथा संपदा सहित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	-7.66	-6.95	-16.3%	-134.4%	-14.9%
(ii) पीओएल	5.50	5.87	29.0%	28.1%	28.6%
(iii) पत्तन तथा डॉक सुविधाएं कंडला पत्तन के लिए जोड़	-71.52	-75.56	-148.9%	-138.0%	-143.5%
II. याडीनार प्रभाग	60.87	68.83	81.4%	82.1%	81.7%
III. पत्तन समग्र रूप से	-12.81	-7.81	-7.3%	-4.0%	-5.6%

यह देखा जाएगा कि समग्र रूप से पत्तन वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए मिलाकर 20.62 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाती है, जो इस प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई के लिए संगत है। कंडला प्रभाग अपेक्षाकृत अधिक घाटा (150.32 करोड़ रुपए) दर्शाता है, जो याडीनार प्रभाग से अतिशेष द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता से कम हो जाता है।

इस प्राधिकरण की कथित स्थिति (तथा, वस्तुतः सरकार की) पारस्परिक आर्थिक-सहायता के विरुद्ध है। साथ ही, यह प्राधिकरण इस तथ्य को भी स्वीकार करता है कि एक ही बार में पारस्परिक आर्थिक-सहायता की संपूर्ण समाप्ति संभव नहीं होगी। इस प्राधिकरण ने विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच पारस्परिक आर्थिक-सहायता की पूर्ण समाप्ति पर अपी अंतिम निर्णय नहीं लिया है। इस मुददे पर अंतिम निर्णय लिए जाने तक अतिशेष दर्शाने वाली गतिविधियों के लिए प्रशुल्कों में कोई वृद्धि अनुज्ञेय न करने का निर्णय लिया गया है। सभी प्रमुख पत्तनों के लिए सामान्यतः लिए गए इस निर्णय के मद्देनजर, याडीनार प्रभाग (केपीटी ने किसी संशोधन की मांग नहीं की है) तथा कंडला प्रभाग में पीओएल/द्वं व कार्गो संचालन का कोई मामला नहीं है।

गतिविधियों में पारस्परिक आर्थिक-सहायता को मौजूदा स्तर पर जारी रहने की अनुमति दिए जाने के तथ्य के दृष्टिगत पत्तन के लिए समग्र रूप से घाटे की स्थिति कंडला प्रभाग में कार्गो तथा यान संबंधित सेवाओं के लिए प्रशुल्कों में वृद्धियों का निर्णय करने के लिए संगत है।

सामान्य कार्गो के संचालन से संबंधित उप-गतिविधि घाटा दर्शाती है, जबकि भंडारण/भांडागारण (मुख्यतः सामान्य कार्गो/कंटेनरों का) से संबंधित उप-गतिविधि अतिशेष दर्शाती है। संपदा गतिविधि (किराए योग्य भूमि तथा भवन एवं टाउनशिप मिलाकर) भी अतिशेष दर्शाती है। उप-गतिविधि सामान्य कार्गो संचालन, भंडारण/भांडागारण तथा संपदा पर इकट्ठे मिलाकर विचार करने पर वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए मिला कर 14.61 करोड़ रुपए का निवल घाटा है। यान संबंधित सेवाएं (पत्तन देयताएं, निर्माण,

गोदी किराया (जलापूर्ति सहित) मिलाकर) 147.08 करोड़ रुपए का पर्याप्त घाटा दर्शाती है; तथा उस घाटे के अनुसार यान संबंधित प्रभारों में 150% का संशोधन करना आवश्यक है। जबकि प्रशुल्कों को अधिक तीव्रता से सेवाएं प्रदान करने की लागत के सन्निकट लाना न्यायोचित होगा, यह स्वीकार किया जाना है कि यान—संबंधित प्रभारों में कुल सुधार एक ही बार में किया जाना व्यवहार्य नहीं होगा, क्योंकि इससे प्रयोक्ताओं पर भारी बोझ पड़ेगा। तथापि, यान संबंधित प्रभारों में सुधार की प्रक्रिया अबसे आगे कम से कम चरणों में आरंभ की जानी आवश्यक है। चूंकि, कार्गो—संबद्ध तथा विविध सेवाओं द्वारा प्रकट किया गया घाटा सापेक्ष रूप से अल्प है, घाटशुल्क तथा विलम्बशुल्क अनुसूचियों के यौकितकीकरण के सिवाएँ इन सेवाओं की दरों को संशोधित करना आवश्यक नहीं समझा गया है। यह मानना होगा कि आंकड़ों के अभाव में इस यौकितकीकरण के प्रभाव का सहज मात्रात्मक परिकलन नहीं किया जा सकता, किन्तु इसका पत्तन न्यास के मौजूदा राजस्व पर निश्चित प्रभाव पड़ेगा।

यदि भारी निकर्षण पर नियोजित पूँजी पर प्रतिफल तथा अधिक मूल्यहास के प्रभाव को निकाल दिया जाता है, जैसा कि ऊपर उप—पैराग्राफ (xi) में विचार—विमर्श किया गया है तो वर्ष 2002–03 तथा 2003–04 के लिए समग्र घाटा 20.62 करोड़ रुपए होगा। उपर्युक्त कारणों से, कंडला प्रभाग के यान संबंधित प्रभारों, जो सर्वाधिक घाटा दर्शाता है, को संशोधित करके इस घाटे को पूरा करना न्यायोचित होगा। उसकी प्राप्ति के लिए यह पर्याप्त होगा कि घाटशुल्क तथा विलम्बशुल्क अनुसूचियों के यौकितकीकरण के कारण राजस्व में संभावित गिरावट के लिए कुछ सुरक्षा व्यवस्था करने के पश्चात यान—संबंधित प्रभारों में 25% की वृद्धि कर दी जाए। भारी निकर्षण कार्यक्रम के पूर्ण होने के पश्चात वित्तीय स्थिति की समीक्षा की जा सकती है। तब केपीटी उपलब्ध वर्धित ड्राफ्ट से पूर्णतः लाभान्वित यानों पर अनुपूरक प्रभाव या उपयुक्त उच्चतर दर का प्रस्ताव कर सकता है।

- (xv) जैसाकि उल्लेख किया गया है, तटीय यानों को विदेशगामी यानों की समान दरों की तुलना में 30% की रियायत प्राप्त है। केपीटी का प्रस्ताव इस स्वीकृत स्थिति के अनुरूप नहीं है। अंतर को स्वीकृत स्तर तक बहाल करके तटीय यानों के लिए दरों की तीव्र वृद्धि प्रभावी करने से यातायात विपथन की आशंका से पत्तन ने यानों की इन दो श्रेणियों के लिए दरों के बीच अंतर के उच्चतर स्तर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

यह स्वीकार करना होगा कि तटीय यानों को अनुज्ञेय रियायत का स्तर पहले से ही सरकारी नीति द्वारा निर्धारित किया जा चुका है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों पर इस प्रकार की दरें निर्धारित करने हेतु अपनाया गया है। मुद्रे के रूप में यह सभी महापत्तनों पर समान रूप से प्रयोज्य है; तथा अब तक अपनाए गए दृष्टिकोण से केवल एक महापत्तन संबंधी विपथन से अन्य पत्तनों में (परिहार्य) जटिलताएं उत्पन्न हो सकती हैं।

यहां सीएसएलए द्वारा इस संबंध में उठाई गई आपत्ति पर विचार करना भी प्रासंगिक है। जैसाकि इस ने सही रूप से निर्दिष्ट किया है, केपीटी के सुझाव से विदेशगामी यान तटीय यान प्रचालनों को परस्पर आर्थिक—सहायता प्रदान करेंगे।

अतः अब तक इस संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण को जारी रखना तथा विदेशगामी यानों के लिए दरों को तटीय यानों के लिए दरों के 70% पर नियत करना (रूपया रूप में) न्यायोचित समझा गया है। यदि केपीटी वाणिज्यिक विचारणाओं पर तटीय यानों के लिए अधिसूचित दरों से अधिक रियायत की पेशकश करने का इच्छुक है तो वह तटीय यान दरों में छूट अनुज्ञेय करने के लिए एक उपयुक्त प्रयास प्रस्तुत कर सकता है। यह कहना अनावश्यक है कि ऐसी छूटों के कारण राजस्व हानि का वहन पत्तन द्वारा इसे प्रशुल्कों के माध्यम से अनुज्ञेय किए गए नियोजित पूँजी पर प्रतिफल में से किया जाना है।

- (xvi) पत्तन ने कंडला में अपने आंतरिक लंगरगाहों के प्रयोग के लिए स्ट्रीम देयताएं नामक एक नए प्रभार का प्रस्ताव किया है तथा उसके लिए दर के रूप में गोदी किराया प्रभारों का 20% निर्दिष्ट किया है। यह बाहरी लंगरगाहों तथा बाड़ीनार लंगरगाहों के लिए निर्धारित दरों से काफी अधिक है। पत्तन ने आंतरिक

लंगरगाहों के लिए इस प्रकार के उच्चतर दर को न्यायोचित ठहराया है, क्योंकि इन लंगरगाहों में नौकाओं का प्रयोग करके लदान तथा उतराई प्रचालन किए जाते हैं, यद्यपि इससे गोदी से यान तक नौकाओं का बारंबार संचलन अंतर्गत है। यह उल्लेखनीय है कि प्रयोक्ताओं ने गोदी किराया प्रभारों के साथ लंगरगाह प्रभारों के इस संबंध पर विशिष्ट रूप से कोई आपत्ति नहीं उठाई है। लंगरगाह शुल्क लगाना अधिकांश प्रमुख पत्तनों में प्रचलित है, किंतु गोदी किराया से संबद्ध किए बिना एक पृथक प्रभार का निर्धारण किया गया है। केपीटी को अपने लंगरगाहों का वर्गीकरण उपलब्ध गहराई, मुख्य प्रचालनात्मक क्षेत्र से सामिप्य इत्यादि के अनुसार करना चाहिए और पृथक दरें निर्धारित करनी चाहिए। इस स्थिति के बावजूद, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर को एक अंतरिम उपाय के रूप में अनुमोदित करने का इच्छुक है। तथापि, केपीटी को छः महीनों के भीतर अधिक तर्कसंगत लंगरगाह शुल्कों का प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।

(xvii) पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि यदि पायलिटिज प्रचालनों के लिए अतिरिक्त टग्स की आवश्यकता हो तो अतिरिक्त प्रभार लागू होगा। यह एक स्वीकृत स्थिति है कि संयुक्त पायलिटिज शुल्क में एक आवक संचलन, एक बहिंगमन तथा यान के संचालन के लिए यथावश्यक पर्याप्त संख्या में कर्बनावों के साथ गोदी क्षेत्र के भीतर एक स्थानांतरण की सेवाएं शामिल हैं, तथा अनेक प्रमुख पत्तनों में इसे निर्धारित किया गया है। पत्तन ने कहा है कि इसके एक ज्वारीय पत्तन होने के कारण, ज्वारीय प्रवाह का लाभ उठाते हुए एक कर्बनाव के प्रयोग द्वारा सुरक्षित गोदीकरण संभव है। अतः कंडला में पायलिटिज शुल्कों में केवल एक कर्बनाव के उपयोग की लागत शामिल है। यदि यान का मालिक अतिरिक्त कर्बनावों की मांग करता है तो उसकी व्यवस्था अतिरिक्त प्रभार पर की जाएगी। प्रयोक्ताओं ने शिकायत की है कि कई बार यान चलाने वाला पायलट जोर डालता है कि यान अतिरिक्त कर्बनावों की मांग करे, जिससे उन पर अतिरिक्त व्यय पड़ता है तथा प्रयुक्त की जाने वाली कर्बनावों की संख्या के मामले में उनका कोई जोर नहीं चलता। अन्य पत्तनों में, अतिरिक्त टग्स के प्रयोग हेतु अतिरिक्त प्रभार लेने की व्यवस्था, जहां कहीं भी यह प्रशुल्क में विद्यमान थी, हटा दी गई है। केपीटी के मामले में इसे बनाए रखने का कोई कारण नहीं है। पत्तन का यह तर्कसंगत प्रतीत नहीं होता कि प्रत्येक यान अतिरिक्त कर्बनावों की मांग करेगा। किसी नाव संचलन के लिए अपेक्षित कर्बनावों की उनकी व्यवस्था करना पत्तन का कार्य है। यह उल्लेखनीय है कि किसी अन्य पत्तन ने उनके द्वारा इस संबंध में सामना की जा रही किन्हीं कठिनाइयों को व्यक्त नहीं किया है। अतः यह प्राधिकरण पायलिटिज के लिए अतिरिक्त टग्स की व्यवस्था हेतु पृथक प्रभार लगाने के लिए मौजूदा प्रावधान को हटाता है।

मौजूदा एसओआर में यह व्यवस्था है कि पायलिटिज की सामान्य दरें प्रयोज्य होंगी यदि पायलट पायलिटिज केन्द्र ओटीबी से समुद्र की ओर 3.22 किलोमीटर (2 मील) की दूरी पर किसी भी स्थान से यान में सवार हो तथा यदि पायलट द्वारा पायलिटिज केन्द्र से 3.22 से 9.66 किमी० (6 मील) के बीच किसी भी स्थल से सवार होना अपेक्षित हो तो सामान्य दरों से दुगुना पायलिटिज शुल्क लिया जाएगा। विवेकाधीन के घटक को हटाने के उद्देश्य से वर्तमान प्रावधान में यह व्यवस्था करने के लिए आशोधन किया गया है कि दुगुने प्रभार प्रयोज्य होंगे, यदि यान में पायलट द्वारा पायलिटिज केन्द्र से समुद्र की ओर 3.22 किलोमीटर से आगे किसी भी स्थल पर सवार होना अपेक्षित हो।

(xviii) स्थानांतरण के लिए प्रभारों के संबंध में पत्तन ने कहा है कि इसकी सभी 10 सामान्य कार्गो गोदियां 2 किमी० के विस्तार में एक निरंतर सीधी रेखा में हैं तथा किसी आने वाले यान की विशिष्टताओं के आधार पर उसके लिए स्थान बनाने हेतु यानों का स्थानांतरण आवश्यक हो सकता है। इसके मददेनजर, पत्तन एक गोदी से दूसरी गोदी में अथवा गोदी से लंगरगाह में अथवा विलोमतः अतिरिक्त स्थानांतरण हेतु प्रभार लगाने के पक्ष में नहीं है, क्योंकि ऐसा पत्तन द्वारा किया जाएगा। इस प्राधिकरण ने पहले ही स्पष्ट किया है कि पत्तन की सुविधानुसार स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा तथा यह केपीटी के मामले में भी लागू होगा। इसके बावजूद, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर किए गए दूसरे ‘स्थानांतरण’ से स्थानांतरण प्रभार लगाना पत्तन के लिए न्यायोचित होगा।

सीएचपीटी से संबंधित एक मामले में स्थानांतरण प्रभार पायलिटिज शुल्क के 25% पर नियत करने का हाल ही में निर्णय लिया गया है। प्रदत्त सेवा के संदर्भ में उपलब्ध विशिष्ट लागत ब्योरों के अभाव में ऐसा करना पड़ा। चूंकि, केपीटी में भी यही स्थिति है, यह प्राधिकरण स्थानांतरण प्रभार के रूप में 25% पायलिटिज शुल्क का निर्धारण करना तर्कसंगत पाता है। तथापि, केपीटी को प्रभार को पायलिटिज शुल्क से संबद्ध किए बिना सेवा प्रदान करने की लागत के संदर्भ में एक उपयुक्त स्थानांतरण प्रभार का प्रस्ताव करना है।

केपीटी ने ओटीबी को स्थानांतरित होने वाले यानों के लिए अतिरिक्त निर्माण शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। यह स्वीकार किया जाता है कि स्थानांतरण प्रभार केवल गोदियों में या गोदी बेसिन में स्थानांतरण के मामलों में ही लगाए जा सकते हैं। चूंकि, ओटीबी का संचलन वस्तुतः एक संपूर्ण पायलिटिज गतिविधि है, इसलिए ऐसे संचलन के लिए पायलिटिज शुल्क अवश्य लगेगा। इसे देखते हुए, प्रस्तावित प्रावधान को दरों के संशोधित मान में शामिल करने का अनुमोदन किया जाता है।

दरों के मौजूदा मान में पायलट द्वारा ओटीबी, डबल बैंकिंग इत्यादि पर यान को प्रदत्त सेवाओं के लिए विदेशगामी यान हेतु 314.16 अमरीकी डालर तथा तटीय यान के लिए 6600/-रुपए का पायलिटिज शुल्क निर्धारित किया गया है। अब केपीटी ने इन सेवाओं के लिए 50% पायलिटिज शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। हमारे द्वारा पूछे गए एक प्रश्न पर केपीटी ने एक सामान्य कथन किया है कि कतिपय गतिविधियों के लिए पायलट की उपस्थिति के लिए अधिकांश मौजूदा प्रशुल्क बहुत कम हैं, जिससे इन सेवाओं का लाभ उठाने की प्रवृत्ति बढ़ गई है। पायलिटिज शुल्क 30,000 जीआरटी के मध्यम स्लैब में होने पर विचार करते हुए इस सेवा के लिए प्रयोज्य प्रशुल्क तटीय यान के लिए 6800/-रुपए के मौजूदा प्रशुल्क की तुलना में केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर तटीय यान के लिए 1,92,750/-रुपए होगा। केपीटी के इस तर्क कि प्रस्तावित वृद्धि एक निवारक कारक का कार्य करेगी, के बावजूद यह वृद्धि अत्यधिक प्रतीत होती है। इसके दृष्टिगत, पायलट द्वारा ओटीबी पर या डबल बैंकिंग इत्यादि के लिए यान को प्रदत्त सेवा के लिए 25% पायलिटिज शुल्क का लगाना तर्कसंगत प्रतीत होता है।

- (xix) केपीएसए ने तर्क दिया है कि पायलिटिज प्रभारों में प्रस्तावित विभिन्न वृद्धियां न्यायोचित नहीं हैं, स्पष्टतः ज्वारीय अपेक्षाओं के कारण होने वाली समस्याओं पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन ने उत्तर दिया है कि विभिन्न मामलों जैसे पायलिटिज के निरसन के लिए मौजूदा प्रभार अथवा उपस्थिति प्रभार बहुत कम है। सेवाओं को अक्सर प्रयोग में लाने की प्रवृत्ति होती है। कंडला पत्तन में ज्वारीय दशाओं के मददेनजर उपलब्ध सीमित समय में अधिकतम संचलनों का निष्पादन अपेक्षित है। पायलिटिज संचलन के किसी अतिम समय निरसन से संचलनों की योजना अस्त-व्यस्त हो जाती है तथा इसके परिणामस्वरूप अन्य यानों को भी परिहार्य रूप से रुकना पड़ सकता है, जो अन्यथा बाहर निकल जाते या अंदर आ जाते। यह एक वैध तर्क प्रतीत होता है। अतः इस प्राधिकरण को ऐसे प्रभारों में पर्याप्त वृद्धि की अनुमति देने में कोई हिचकिचाहट नहीं है, जो एक निवारक कारक का कार्य करे।
- (xx) आईओसीएल ने कहा है कि कंडला में ड्राफ्ट सीमाओं के मददेनजर बहुत बड़े अपरिष्कृत संवाहकों (वीएलसीसी) में लाया गया अपरिष्कृत तेल कंडला को संवहन हेतु छोटे टैंकरों में अंतरित किया जाता है। पत्तन यान संबंधित प्रभारों के उद्घरण के लिए इन यानों को विदेशगामी यान मानती है, यद्यपि इन टैंकरों के पास तटीय प्रमाणपत्र है।

इसके प्रत्युत्तर में पत्तन ने कहा है कि सरकार ने यानों को 'तटीय' या 'विदेशगामी' मानने के संबंध में 1996 में सभी पत्तनों को निर्देश जारी किए थे, तथा तदनुसार यदि कोई बड़ा यान विदेशी कार्गो का विसर्जन छोटे-यान को करता है तथा जब वह छोटे-यान पत्तन में प्रवेश करता है तो उसे विदेशगामी यान माना जाता है। पत्तन ने यह भी कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार अर्थात् जब कोई यान किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन की ओर संचलन करता है तो उसे 'तटीय यान' माना जाएगा। उद्धृत मामले में, आईओसी के छोटे-यान एक पत्तन के भीतर

ही संचलन करते हैं तथा एक भारतीय पत्तन से दूसरी भारतीय पत्तन की ओर नहीं, तथा इसलिए यान—संबंधित प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ, पत्तन इन यानों को 'विदेशगामी' यान मानती है। यह एक निरर्थक तर्क है।

इस प्राधिकरण द्वारा पहले किए गए निर्णय के अनुसार कार्गों की प्रकृति या उसके मूल की कोई प्रासंगिकता नहीं है तथा पोत 'तटीय' बना रहेगा, बशर्ते कि पोत के पास नौवहन महानिदेशक से जारी तटीय लाइसेंस अथवा सीमाशुल्क द्वारा जारी रूपांतरण आदेश हो।

तदनुसार, आईओसीएल द्वारा नियोजित समर्पित छोटे—यानों को 'तटीय' मानना होगा, यदि उनके पास नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस हो, चाहे वे विदेशी मूल के कार्गों का संवहन करें। यह सत्य है कि संचलन एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन की ओर नहीं है किन्तु यह पत्तन के भीतर संचलन है। चूंकि, वाडीनार तथा कंडला, दोनों कंडला पत्तन सीमाओं में आते हैं, कंडला में पत्तन देयताओं के भुगतान का कोई प्रश्न नहीं उठ सकता, यदि पत्तन देयताओं का भुगतान वाडीनार में कर दिया गया है। अन्य प्रभारों के लिए वाडीनार से कंडला को संचलन पर तटीय यानों पर लागू दरों पर विचार किया जाना आवश्यक होगा, यदि यानों के पास समुचित तटीय लाइसेंस हों।

इस संदर्भ में, दरों के मान में यह निर्दिष्ट करने कि पोत—संबद्ध प्रभार लगाने के लिए 'तटीय' या 'विदेशगामी' श्रेणी में यान के वर्गीकरण के लिए इसके प्रमाणन द्वारा स्थापित प्रासिथिति निर्णयिक कारक होगी, एक शर्त समाविष्ट करना आवश्यक है, जैसाकि केओपीटी तथा एमबीपीटी के मामलों में किया गया है। कार्गों की प्रकृति या उसके मूल की इस प्रयोजनार्थ कोई प्रासंगिकता नहीं होगी। यह उल्लेखनीय है कि अन्य महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए इसी प्रकार का अलग से परामर्श दिया गया है।

- (xxi) दरों के मान में एक प्रावधान है कि अगर कोई पोत यहां तक कि यह अनिवार्य हो किसी पायलट को लिए बिना पत्तन से रवाना होता है तो भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के अधीन व्यवस्था किए गए सभी जुर्मानों के अतिरिक्त पत्तन दरों के मान में यथानिर्दिष्ट पायलिटेज फीस का भुगतान करने का उत्तरदायी होगा। पायलिटेज फीस वसूल करना उपयुक्त प्रतीत नहीं होता, जब वास्तव में कोई पायलिटेज सेवा प्रदान नहीं की गई है। ऐसे मामलों में कानून उपयुक्त कार्रवाई की व्यवस्था करता है और पत्तन ऐसे जुर्माने लगा सकता है। तदनुसार, प्रावधान को दरों के मान से हटाया जाता है।
- (xxii) अन्य महापत्तनों के समान, केपीटी में भी अतिरिक्त प्रभार के लिए प्राथमिकता/निकासी प्राथमिकता बर्थिंग की प्रणाली है। यह प्रणाली इस विषय पर सरकारी अनुदेश के संदर्भ में प्रचलन में है। कुछ अन्य महापत्तनों के दरों के मान में सामान्य संशोधन के मामले में इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया था कि इस समय बर्थिंग सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के परिप्रेक्ष्य में अतिरिक्त प्रभार अदा करने के लिए सदैव कई पोत तैयार होंगे और इससे (विवेकाधीन) शक्तियों के दुरुपयों की गुंजाइश बनी रहेगी। चूंकि, इस प्राधिकरण द्वारा इस मुद्दे पर अभी तक कोई अंतिम दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया है। जैसा अन्य महापत्तनों के मामले में किया गया था, यह प्राधिकरण केपीटी में प्राथमिकता पर बर्थिंग व्यवस्था को अनुमोदित अथवा अननुमोदित नहीं करना चाहेगा। केपीटी जैसा पहले था, सभी पत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाने के लिए अंतिम निर्णय लेने तक प्रभार लगाना जारी रख सकता है।
- (xxiii) कई वर्ष पूर्व, 'संयुक्त बर्थ किराया' की संकल्पना निदेशकर्ता दल द्वारा की गई सिफारिश के आधार पर लागू की गई थी। कुछ विसंगतियां, जो इस परिप्रेक्ष्य में प्रणाली में आ गई थी, को हटाने के लिए इस प्राधिकरण ने पत्तन न्यासों से तुलनीय उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ में अपने बर्थों को वर्गीकृत और तुलनीय सुविधाओं वाले बर्थों के लिए समरूप 'संयुक्त बर्थ किराया' निर्धारित करने का अनुरोध किया था।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सभी 10 सामान्य कार्गों बर्थ 2 किलोमीटर से अधिक तक फैली सीधी रेखा में स्थित हैं और सभी बर्थ का प्रयोग सभी किस्म के कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए किया जा रहा है। इसलिए, सभी 10 सामान्य कार्गों बर्थ के लिए समरूप बर्थ किराए का प्रस्ताव किया गया है। कतिपय बर्थों में घाट क्रेनों की व्यवस्था नहीं की गई है और तदनुसार, इसने क्रेन—भिन्न बर्थों के लिए

10 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव किया गया है। अन्य महापत्तनों में क्रेन-भिन्न बर्थों के लिए दरें न्यू मंगलौर पत्तन, जहाँ 20 प्रतिशत का अंतर है, को छोड़कर लगभग 30 प्रतिशत कम है।

जब प्रस्तावित छूट की कम दर का औचित्य देने के लिए कहा गया, तब पत्तन ने कहा है कि आर को छोड़कर संस्थापित क्रेन पुराने हैं और कि पत्तन यहाँ तक कि गियरहीन पोतों के लिए उचित और पर्याप्त प्रहस्तन सुविधा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त उच्च क्षमता वाले 10 नए क्रेन अधिग्रहीत करने के लिए प्रक्रियारत हैं। क्रेन-भिन्न बर्थों के लिए अनुमति दी जाने वाली छूट की दर की समीक्षा पर नए क्रेनों के संस्थापन और चालू करने के बाद विचार किया जा सकता है। 10 प्रतिशत की प्रस्तावित छूट बहुत कम प्रतीत होती है और इस स्तर पर बहुत लंबी अवधि तक उसे जारी रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती। इसलिए, यह प्राधिकरण क्रेन-भिन्न बर्थों के लिए छूट को नए क्रेन संस्थापित किए जाने और उन क्रेनों की प्रचालन लागत के मूल्यांकन के बाद उचित समीक्षा किए जाने तक 20 प्रतिशत बढ़ाने का निर्णय लेता है।

- (xxiv) दरों के मान (एसओआर) में कोई प्रावधान नहीं है कि जब कोई पोत मूरिंग स्थल से बर्थ में अधवा विलोमतः शिफ्ट करता है, तब मूरिंग प्रभार और बर्थ किराया प्रभार, दोनों 8 घंटे की अवधि के उसी पाली के लिए नहीं लगाए जाएंगे, जिसमें पोत का शिफ्टिंग किया जाता है। ऐसे मामलों में यह तर्कसंगत है कि 8 घंटे की पाली शुरू होने पर लागू दर ही उस पूरी पाली के लिए वसूल की जाएगी और सत्पश्चात नए स्थल — बर्थ या मूरिंग बिन्दु पर लागू दर ही वसूल की जा सकती है।
- (xxv) केपीटी ने तेल जेटिट्यों अथवा सामान्य कार्गो बर्थ पर कब्जा रखे दूसरे पौतों के साथ किसी पोत के दोहरे बंधे होने के मामले में तेल जेटिट्यों में लागू बर्थ—किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रावधान उचित प्रतीत नहीं होता, क्योंकि सामान्य कार्गो बर्थ और तेल जेटटी बर्थ में लागू बर्थ किराया दरें भिन्न-भिन्न हैं। यहाँ इंगित करना आवश्यक है कि कुछ अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में यह पहले ही निर्धारित किया गया है कि दोहरे बंधे पोत पर बर्थ किराया प्रभारों का 50 प्रतिशत लगाया जाए। इसलिए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रावधान को अन्य महापत्तनों के मामलों में पहले ही लिए जा चुके निर्णय के अनुरूप संशोधित किया जाता है।
- (xxvi) मौजूदा दरों का मान यह व्यवस्था करता है कि किसी पोत को, जो किसी कारणवश कार्गो प्रहस्तन प्रचालन कि बिना किसी बर्थ पर कब्जा बनाए रखता है, बर्थ को खाली करने के लिए पत्तन से संबंधित अधिकारियों द्वारा दी गई नोटिस की अवधि की समाप्ति के बाद, सामान्य दर का 5 गुना बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा। पत्तन ने इस प्रावधान को जारी रखने का औचित्य बताया है, क्योंकि यह एक निवारक कारक के रूप में कार्य करता है। सामान्य कार्गो बर्थ में बर्थ का कब्जा लगभग 90 प्रतिशत मानते हुए अगर कोई पोत कार्गो प्रचालन किए बिना बर्थ में खड़ा रहता है तो वह एक दुर्लभ संसाधन को बर्दाद करता है, जिसके लिए अन्य प्रतीक्षारत जहाजों से मांग होती है। जहाँ यह प्रावधान बनाए रखना उचित हो सकता है, वहीं यह अधिक स्पष्ट प्रतीत होता है कि इसे पत्तन अधिकारियों द्वारा मामला—दर—मामला आधार पर निर्णय करने के लिए छोड़ देने की बजाए नोटिस अवधि का स्पष्टतः वर्णन किया जाए। केपीटी को दरों के मान में इसे बाद में शामिल करने के लिए प्रस्ताव देने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxvii) केपीएसए ने तर्क दिया है कि केपीटी एक सुरक्षित लंगरगाह प्रदान करने के लिए विधिवत बाध्य है, और अगर यह ऐसा नहीं करता है तो यह पोत को वापस खींचने के लिए अपेक्षित टगों के लिए प्रभार नहीं ले सकता। पत्तन ने उत्तर दिया है कि वाडीनार में वापस खींचने का प्रचालन वीएलसीसी को प्रदान की गई एक अद्वितीय किस्म की सेवा है, जब वह एकल बोया बंधघाट (एसबीएम) में खड़ा किया जाता है। जब कोई वीएलसीसी एसबीएम में बंधघाट में खड़ा किया जाता है तो पोत को वापस खींचने के लिए टग का प्रयोग किया जाता है ताकि एसबीएम को किसी क्षति से बचाने के लिए पोत और एसबीएम के बीच पर्याप्त दूरी बनाई रखी जा सके। यह प्रचालन पोत के रुकने के पूरे रसय तक किया जाता है और इसलिए वापस खींचने के प्रचालन के लिए एक पृथक प्रभार मौजूद है। यह एक बैध तर्क—प्रतीत

होता है। यह उल्लेखनीय है कि अगर इस प्रभार को समाप्त कर दिया जाए तो वाडीनार में बंधघाट प्रभार को उचित रूप से बढ़ाना होगा।

(xxviii) पत्तन ने घाटशुल्क अनुसूची को संशोधित किया है और बल्क कार्गो के लिए दरें और बल्क के अतिरिक्त कार्गो के लिए श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15/- रुपए प्र०मी०ट० के अतिरिक्त प्रभार का प्रस्ताव किया है। मौजूदा अनुसूची में यह निर्दिष्ट किया गया है कि घाटशुल्क प्रभार पैकेजबंद/बोरीबंद कार्गो के लिए है और इसे 15/- रुपए प्र०मी०ट० से कम कर दिया जाएगा अगर बल्क कार्गो के लिए दरों का प्रयोग किया जाता है तथा संगत कार्गो का बल्क के रूप में प्रहस्तन किया जाता है। केपीएसए ने अवलोकन किया है कि यह दरों में अप्रत्यक्ष वृद्धि का कारण है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके तटीय श्रमिक बल्क कार्गो के प्रहस्तन में नहीं लगे हुए हैं। घाटशुल्क की मौजूदा दर ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए है और इसलिए बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए छूट प्रदान की गई थी। प्रस्तावित दरें बल्क कार्गो के लिए हैं और लाया गया कार्गो पैकेजबंद/बोरीबंद रूप में है तो श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15/- रुपए प्र०मी०ट० के अतिरिक्त प्रभार का प्रस्ताव किया जाता है। पत्तन ने एक प्रश्न के उत्तर में स्पष्ट किया है कि अतिरिक्त प्रभार घाटशुल्क अनुसूची में निर्दिष्ट सामान्य कार्गो के किसी भी मद पर लागू होगा, अगर यह ब्रेक-बल्क रूप में आता है।

तटीय श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रति वर्ष 10 करोड़ रुपए की कुल लागत की तुलना में लगभग राजस्व वसूली 6 करोड़ रुपए है। पत्तन ने अनुरोध किया है कि श्रमिकों की आपूर्ति के लिए मौजूदा दर बनाई रखी जाए, क्योंकि बहुत पुराने उत्पादकता मानदंडों को अभी भी संशोधित किया जाना है। असभिलित लागत, जो अन्य पत्तनों के मामले के समान अधिशेष श्रमिकों की लागत दर्शा अथवा शामिल कर सकती है, का संपूर्ण कार्गो पर विस्तार हो जाएगा। श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार की अनुमति दी जाती है, बशर्ते कि आधारभूत घाटशुल्क दर में उचित समायोजन किया जाए।

(xxix) घाटशुल्क अनुसूची में निर्यात के लिए दरें, उसी वस्तु के आयात के लिए दरों के 50 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई हैं। मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची में निर्यात कार्गो के लिए भी 50 प्रतिशत की छूट की व्यवस्था है। निर्यात कार्गो के लिए छूट जारी रखने के औचित्य के बारे में पूछे जाने पर पत्तन ने कहा है कि निर्यात कार्गो के लिए रियायती दर की शुरूआत याणियज्ञ मंत्रालय के कहने पर की गई थी और यह कई वर्षों से प्रचलित रही है। कंडला जम्मू और कश्मीर, पंजाब, हरियाणा, पश्चिमी उत्तरप्रदेश, राजस्थान और मध्यप्रदेश के विशाल भीतरी प्रदेश के लिए मुख्य बल्क कार्गो निर्यात पत्तन के रूप में कार्य करता है। गुजरात के तट पर नए निजी पत्तन स्थापित हो गई हैं और यह पोत भी उसी भीतरी प्रदेश और कार्गो पर निर्भर करते हैं। पत्तन महसूस करता है कि पत्तन के प्रारंभ से निर्यातकों को उपलब्ध सुविधा वर्तमान अत्यधिक प्रतिस्पर्धी बाजार की स्थिति में वापस नहीं ली जानी चाहिए। इस रियायत की वित्तीय जटिलता लगभग 5 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष है।

निर्यातों के संवर्धन के लिए ऐसा प्रोत्साहन/आर्थिक-सहायता देने का उत्तरदायित्व सरकार का होगा और पत्तन न्यास इस बोझ का बहन नहीं करेगा। निर्यात कार्गो पर आयात कार्गो की तुलना में पहले से अतिरिक्त निःशुल्क दिवस प्राप्त होता है। प्रस्तावित अतिरिक्त वित्तीय प्रोत्साहन भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) द्वारा महापत्तनों की ओर से हाल ही में सूचित निर्णय कि पत्तन न्यासों से रेल/सड़क ट्रैफिक में संकुलन कम करने के प्रयोजनार्थ तटीय यातायात को कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत देना अपेक्षित नहीं होगा, के अनुरूप नहीं है। आईपीए के इस दृष्टिकोण के आधार पर प्राधिकरण ने कठिपय मामलों में तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत के लिए अभ्यावेदनों पर विचार करना अस्वीकार कर दिया है।

इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि कंडला में निर्यात कार्गो द्वारा उठाई जा रही रियायती घाटशुल्क की सुविधा दीर्घकाल से चली आ रही है, इसे आयात कार्गो को चिरस्थायीरूप से निर्यात प्रचालन को परस्पर आर्थिक-सहायता देते हुए अनिश्चित काल तक जारी रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती। विसंगति को कम करने के लिए आगे उपाय चरणबद्ध तरीके से प्रारंभ किए जाने होंगे। इसके लिए, आयातों और

निर्यातों के बीच विभेद किए बिना प्रत्येक कार्गो के लिए घाटशुल्क की दर निर्धारित की गई है। संशोधित दर निकालते समय इस बात पर निर्भर करते हुए कि क्या यह प्रमुख रूप निर्यात अथवा आयात मद है, मौजूदा दर के या तो कम अथवा अधिक पर विचार किया गया है, ऐसे कार्गों, जो आयातों और निर्यातों दोनों में महत्वपूर्ण हैं, के लिए मध्यमार्गी दर निर्धारित की जाती है।

जीसीसीआई ने सुझाव दिया है कि पत्तन तटीय यातायात को बढ़ावा देने के लिए न केवल पोत-संबद्ध बल्कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों में तटीय यातायात के लिए अधिक रियायतें देगा। यह प्राधिकरण पहले ही निर्णय ले चुका है कि तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों में कोई रियायतें प्रदान नहीं की जाएं। इस संबंध में लिए जा चुके निर्णय की समीक्षा करने की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।

यद्यपि, कार्गो-संबद्ध प्रभारों में पूर्वस्थिति बनाए रखने का निर्णय लिया गया है, फिर भी इस प्राधिकरण को केपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची में कतिपय यौक्तिकीकरण को अनुमोदित करने का कोई विशेषाधिकार नहीं है। खतरनाक रसायनों, खाद्य तेल और धातु स्क्रैप के लिए घाटशुल्क प्रभारों को समायोजित करने का केपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है। केपीटी ने 'अनिर्दिष्ट कार्गो' के लिए घाटशुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव उचित प्रतीत होता है और तदनुसार प्रस्तावित प्रविष्टि को संशोधित दरों के मान में शामिल किया जाता है।

(xxx) एआईआरईए ने उल्लेख किया है कि उसके पास निर्यात किए जाने के लिए चावल का वृहद भंडार है और पत्तन को निर्यात को और बढ़ावा देना चाहिए। यातायात की मात्रा में वृद्धि प्रदान की गई रियायत से कहीं अधिक की पूर्ति करेगी। यह प्राधिकरण सदैव मात्रा संबंधी छूट की संकल्पना को बढ़ावा देने के पक्ष में रहा है। अगर निर्यातिक एकल पार्टी है, तब किसी बर्थ में कुल निर्यातों के आधार पर सीधे मात्रात्मक छूट लागू करना अधिक सरल होता, परंतु यह ऐसा नहीं है, जब अधिक पार्टियां शामिल हों। केपीटी किसी वर्ष में विभिन्न पार्टियों द्वारा निर्यातों की मात्रा का विश्लेषण करने के बाद घाटशुल्क में मात्रात्मक छूट प्रदान करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।

(xxxi) एआईआरईए ने आगे इंगित किया है कि बर्थ/भंडारण स्थान, जहां पहले रसायनों का प्रहस्तन किया गया है, कभी-कभी खाद्यान्न/खाद्य तेल का वहन करने वाले पोतों को आबंटित किया जाता है। यह खाद्यान्नों को संदूषित कर देता है और इससे भारत से स्थायी रूप से निर्यात रद्द किए जा सकते हैं। इसने पत्तन से अनुरोध किया है कि या तो बर्थ की उचित रूप से सफाई की जानी चाहिए अथवा खाद्यान्नों/खाद्य मदों के भंडारण के लिए विशेष रूप से ढंका हुआ भंडारण स्थान प्रदान किया जाना चाहिए। पत्तन ने उल्लंघन किया है कि यह भविष्य में सुनिश्चित करेगा कि सल्फर, गंधक आदि जैसे अस्वच्छ कार्गों का वहन करने वाले पोतों का कार्गो बर्थ, जहां कृषि उत्पादों का प्रहस्तन किया जा रहा हो, में प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। ८७ हेक्टेयर पृथक भंडारण स्थान प्रयोग के लिए तैयार होने तक, अतिरिक्त ध्यान रखा जाएगा कि कृषि/खाद्य कार्गों के समीप प्रदूषणकारी/संदूषणकारी कार्गों के भंडारण की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(xxxii) घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची में यह उल्लेख किया गया है कि घाटशुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ किसी कार्गो के वर्गीकरण से संबंधित कोई संदेह होने के मामले में अध्यक्ष (केपीटी) का निर्णय अंतिम होगा। यह प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम में संकलित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के संगत नहीं है। जैसा कई अन्य पत्तनों के दरों के मान में लागू किया जा चुका है, यह निर्दिष्ट करते हुए कि 'अनिर्दिष्ट मदों' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने के पूर्व, मद के सीमाशुल्क वर्गीकरण का हवाला यह देखने के लिए दिया जाना चाहिए कि क्या मद को पत्तन की घाटशुल्क अनुसूची के किसी भी निर्दिष्ट मदों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, केपीटी के दरों के मान में एक उपयुक्त प्रावधान सम्मिलित किया जाए।

(xxxiii) पत्तन ने 20 प्रतिशत अतिरिक्त घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है, अगर तेल कार्गो का वहन करने वाले पोत कार्गो जेटी में खड़ा किए जाते हैं। प्रयोक्ताओं ने इस पर यह कहते हुए आपत्ति की है कि पत्तन तेल

कार्गो के प्रहरतन के लिए कार्गो बर्थ में कोई अतिरिक्त सुविधा प्रदान नहीं करता और इसलिए अतिरिक्त प्रभार लगाना अनुचित है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्गो बर्थ का प्रयोग उनकी क्षमता से अधिक किया जा रहा है और द्रव कार्गो बर्थ का कम प्रयोग किया जाता है। कुछ प्रयोक्ताओं के पास सामान्य कार्गो बर्थ और द्रव कार्गो बर्थ दोनों के समीप टंकी भंडारण की सुविधा है। टंकी भंडारण क्षमता की उपलब्धता की स्थिति पर निर्भर करते हुए वे अपनी सुविधा के उपयुक्त सामान्य कार्गो बर्थ पर पोत को खड़ा करने को प्राथमिकता देते हैं। सामान्य कार्गो बर्थ के ऐसे प्रयोग को हतोत्साहित करने के लिए अतिरिक्त प्रभार निर्धारित किया जाता है। पत्तन के तर्क में बल है और इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार अनुमोदित करने का इच्छुक है।

(xxxiv) पत्तन ने आयातों और निर्यातों के लिए अलग—अलग विलम्बशुल्क प्रभार प्रस्तावित किया है। अवधि के स्लैबों को बढ़ा दिया गया है और प्रत्येक स्लैब के लिए दरें घटा दी गई हैं। इसका परिणाम यह है कि दूरदर्शी वृद्धि का होना कम हो जाता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि आयात और निर्यात के लिए पृथक दरें मौजूदा प्रावधानों की व्याख्या से उत्पन्न समस्याओं को दूर करने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। दूरदर्शी दरों के होने के संबंध में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा प्रावधानों के अनुसार चौथे साप्ताह के बाद विलम्बशुल्क खुले भंडारण के लिए प्रति दिन 27/-—रुपए प्रति मीट्रिक टन 100 और ढंके हुए स्थान के लिए प्रति दिन 54/-/रुपए प्रति मीट्रिक टन से भी अधिक है। इस उच्च दर के परिणामस्वरूप, प्रयोक्ता कार्गो छोड़ रहे हैं अथवा छूट के लिए अनुरोध करते हैं। इसलिए, साप्ताहिक स्लैब 7 सप्ताहों तक के लिए प्रदान किए गए हैं और सातवें सप्ताह के आगे से उच्च दरें निर्धारित की गई हैं। जबकि विलम्ब शुल्क प्रभारों में प्रस्तावित यौकिकीकरण उचित प्रतीत होता है और अनुमोदित करने योग्य है, वहीं घाटशुल्क अनुसूची में ऐसा भेद हटाने के लिए दिए गए समान कारणों से आयात और निर्यात कार्गो के बीच भेद लागू करने का कोई कारण नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, आयात के लिए केपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित विलम्बशुल्क दरें निर्यात कार्गो के लिए भी अनुमोदित की जाती हैं।

अधिक उतारे गए कार्गो के लिए प्रशुल्क में पंद्रह दिनों की अधिक निःशुल्क अवधि प्रदान की जा रही है। सामान्यतः इस समय उपलब्ध तीव्रतर संचार सुविधाओं के दृष्टिगत मालसूची बनाए गए कार्गो के बारे में सूचना पत्तन और प्रयोक्ताओं को शीघ्रतापूर्वक और यहां तक कि ऑन—लाइन उपलब्ध होनी चाहिए। इस पृष्ठभूमि में, अधिक उतारे गए कार्गो पर जुर्माने की उच्च दर पर विलम्बशुल्क लगाना अपेक्षित है। किसी भी स्थिति में, ऐसे कार्गो को अतिरिक्त निःशुल्क अवधि देकर अधिक अनुकूल समझने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान को इस तथ्य के होते हुए भी कि भंडारण स्थान केपीटी में समस्या का कारक नहीं है, हटाया जाता है।

(xxxv) पत्तन ने 40 फुट रीफर कंटेनरों के लिए रीफर स्थान के आवंटन के लिए 25 डालर के समरूप प्रभार के अतिरिक्त दूरदर्शी आधार पर अतिरिक्त प्रभार प्रस्तावित किया है और यह प्रस्ताव किया है कि 40 फुट के कंटेनर प्रति टीईयू दर का दुगुना अदा करेंगे।

प्रयोक्ताओं ने अवलोकन किया है कि रीफर कंटेनरों के लिए अतिरिक्त प्रभार बहुत अधिक है और इससे पड़ोसी निजी पत्तनों में यातायात का विपर्यन हो सकता है।

साएसएलए ने 40 फुट रीफर कंटेनर के लिए दर को दुगुना करने और दीर्घकालीन भंडारण के लिए प्रति टीईयू वर्धित दरों दोनों पर आपत्ति की है। इसने आगे यह बताया है कि इसे तकनीकी कारणों से बढ़ावा दिया गया है कि 40 फुट के कंटेनरों ने 20 फुट के कंटेनरों की अपेक्षा डेढ़ गुना (दुगुना नहीं) विजली की खपत की है और खपत की दर दीर्घकालीन भंडारण अवधि के लिए अधिक नहीं होती। अन्य महापत्तनों और निजी टाइमनलों में रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रभार की दरें भंडारण की पूरी अवधि के लिए स्थिर रही हैं और 40 फुट के कंटेनर के लिए दर 20 फुट के कंटेनर के लिए दर की डेढ़ गुनी है। इसलिए, केपीटी के दरों के मान को प्रावधान के अनुरूप संशोधित किया जाना अपेक्षित है। यह उल्लेखनीय है कि रीफर स्थान के आवंटन के लिए 25 डालर का समरूप प्रभार बाद में पत्तन द्वारा हटा दिया गया है।

पत्तन ने प्रयोक्ताओं से स्वयं अपने केबल, पावर जेनरेटर और मानवशक्ति लाने की अपेक्षा करते हुए शर्त लागू करने का प्रस्ताव किया है। इसने विद्युत आपूर्ति में बाधा आने और ऐसी बाधा के कारण किसी परिणामी क्षति के मामले में कोई उत्तरदायित्व स्वीकार नहीं करने का भी प्रस्ताव किया है। प्रयोक्ताओं ने इन प्रस्तावों पर आपत्ति की है और यह इंगित किया है कि विद्युत जेनरेटर लाने की अनुमति भी शीघ्रतापूर्वक नहीं दी जाती है। पत्तन ने बाद में विद्युत आपूर्ति में बाधा आने के मामले में प्रयोग के लिए प्रयोक्ताओं को स्वयं अपना एवजी जेनरेटर लाने की अनुमति देने की स्वीकृति दी है ताकि कार्गो को क्षति होने से बचाया जा सके। इसके अतिरिक्त, पत्तन के लिए उस अवधि में जब विद्युत आपूर्ति बाधित हो, विद्युत प्रभार लगाना उचित नहीं है। इसलिए, जब विद्युत आपूर्ति बाधित/बंद हो, तब प्रयोक्ताओं को जेनरेटिंग सेट लाकर अथवा अन्यथा स्वयं अपनी लागत पर वैकल्पिक विद्युत आपूर्ति की अपनी व्यवस्था करने की अनुमति दी जाएगी, संशोधित दरों के मान में इस संबंध में आवश्यक प्रावधान शामिल किया जाता है।

रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रभार को 'प्रतिदिन' की यूनिट पर लगाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सीसीटीएल के मामले में यह प्राधिकरण यूनिट को घटाकर 8 घंटे कर चुका है। केपीटी में भी यह प्रभार लगाने की इकाई में ऐसा परिवर्तन लागू करना उचित हो सकता है।

इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित दरें विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रभार भंडारण प्रभार का मिश्रण है। जबकि रीफर कंटेनरों पर रुकने की अवधि के प्रभार का नियंत्रण सभी कंटेनरों के लिए रुकने की साझा अवधि के प्रभार द्वारा किया जाएगा। केवल पृथक रूप से विद्युत प्रभार निर्धारित करना आवश्यक है। इसके लिए हमने जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और सीसीटीएल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनल में मौजूद दरों पर विचार किया है।

(xxxvi) पत्तन ने दरों के मान संशोधित करते समय भांडागार किराया प्रभारों की अनुसूची हटा दी है। किसी प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया है कि मौजूदा चार भांडागार हाल ही के भूकंप के दौरान क्षतिग्रस्त हो गए थे; अन्य दो भांडागारों के प्रथम तल भी क्षतिग्रस्त हो गए थे। सभी क्षतिग्रस्त भांडागारों को तोड़ा जा रहा है। चार मार्गस्थ शेडों में से केवल एक शेड मार्गस्थ शर्तों पर कार्गो रखने के लिए बचा है। शेष दो भांडागारों का प्रयोग भी मार्गस्थ शर्तों पर किया जाएगा। इसका निर्माणाधीन (अथवा निर्माण के लिए प्रस्तावित) सभी नए गोदामों को केवल मार्गस्थ शर्त पर ही आंबेटित करने का निर्णय एक नीति के रूप में किया गया है। केपीएसए ने भांडागारण सुविधा को नकारने पर प्रश्न उठाया है। सेवा या सुविधा का प्रावधान पत्तन प्रबंधन का निर्णय है। इस मामले में, केपीटी ने भांडागारण सुविधा प्रदान नहीं करने का निर्णय लिया है। चूंकि, यह सुविधा प्रदान नहीं की जानी है, इसलिए उसके लिए प्रशुल्क बनाए रखने की कोई संगतता नहीं है। इसके दृष्टिगत, केपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित भांडागारण प्रभारों की अनुसूची को हटाया जाता है।

(xxxvii) पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि घाटशुल्क अनुसूची के अधीन कंटेनर को भरने/खाली करने से संबंधित प्रावधान हटा दिया जाए, क्योंकि पत्तन उक्त कार्यकलाप नहीं करता। तथापि, प्रयोक्ताओं को पत्तन क्षेत्र के भीतर कंटेनर भरने/खाली करने की अनुमति दी जाती है। यहां पुनः ऊपर दिए गए कारणों और केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित के अनुसार प्रावधान को हटाया जाता है।

(xxxviii) मौजूदा दरों का मान खाली और भरे हुए कंटेनरों के लिए अलग-अलग कंटेनर भंडारण प्रभार निर्धारित करता है, जबकि अब खाली और भरे हुए कंटेनरों, दोनों के लिए समान दर पर कंटेनर भंडारण प्रभार प्रभारित करने का प्रस्ताव किया गया है, और 40 फुट के कंटेनरों को 20 फुट के कंटेनरों की दर के दुगुने पर प्रभारित किया जा रहा है। पत्तन ने कहा है कि भरने/खाली करने के प्रचालन की अनुमति पत्तन क्षेत्र में स्वयं प्रयोक्ताओं द्वारा करने के लिए दी जाती है और भरने/खाली करने के प्रचालन का पता लगाना कठिन और अधिक महंगा है और इसलिए भरे हुए और खाली, दोनों कंटेनरों के लिए समान दर का प्रस्ताव किया गया है। इसके अतिरिक्त, चाहे कोई कंटेनर खाली अथवा भरा हो, वह समान स्थान लेता है। 40 फुट का एक कंटेनर 20 फुट के कंटेनर की अपेक्षा दुगुना स्थान लेता है। 20 फुट के कंटेनर के दुगुने दर पर 40 फुट के कंटेनर के लिए निर्धारित दर कुछ अन्य महापत्तनों में अपनाई गई पद्धति के अनुसार है और इसकी अनुमति दी जा सकती है। खाली और भरे हुए कंटेनरों के लिए

उन्हीं को सीसीटीएल के मामले में हाल ही में अनुमोदित किया गया है और केपीटी में भी वही दृष्टिकोण अपनाया जा सकता है।

अवधि के स्लैब और प्रत्येक स्लैब के लिए भंडारण की दरों में भारी वृद्धि करने का प्रस्ताव है। इन्हें इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पत्तन क्षेत्र में कंटेनरों के दीर्घकालीन भंडारण को हतोत्साहित किया जाना चाहिए, स्लैब में वृद्धि का करके और प्रत्येक स्लैब के लिए दरें समायोजित करके संगत किया गया है।

(xxxix) कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के जीएलडी से प्रारंभ होने का प्रस्ताव किया गया है, जबकि सामान्य कार्गो के मामले में इसे पोत से कार्गो उतारने का कार्य पूरा होने के बाद प्रारंभ होना है। केपीटी ने जीएलडी को परिभाषित किया है। यहां तक कि यथापि जीएलडी की संकल्पना सामान्य कार्गो के लिए अधिक संगत है, फिर भी पत्तन ने सामान्य कार्गो पोतों के मामले में जीएलडी की संकल्पना का अनुपालन करने में कठिनाई व्यक्त की है। इस दशा में, यह स्पष्ट नहीं है कि कंटेनरों के लिए जीएलडी की संकल्पना लागू क्यों की जानी चाहिए। कंटेनरों तथा साथ ही सामान्य कार्गो के मामले में समरूपता लाने के लिए कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि भी पोत से कंटेनरों की पूरी उत्तराई से प्रारंभ होगी।

(xli) दरों के मान में एक प्रावधान है कि अगर निर्यात के लिए अभिप्रेत कार्गो किसी कारण से वापस ले लिया जाता है तो विलम्बशुल्क के अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल किया जाएगा, अगर यह वहां 15 दिनों से अधिक रहता है। केपीएसए ने ऐसे मामलों में घाटशुल्क की वसूली पर प्रश्न उठाया है। घाटशुल्क की वसूली उपयुक्त नहीं है, अगर सामग्रियों का निर्यात नहीं किया जाता। ऐसे मामलों में पत्तन भंडारण यार्ड के अन्धाधुंध प्रयोग को हतोत्साहित करने के लिए कार्गो के लाए जाने के दिन से भंडारण प्रभार वसूल कर सकता है। पत्तन ने बाद में यह कहने के लिए कि निर्यात कार्गो पर लागू निःशुल्क अवधि के बदले यथा लागू घाटशुल्क प्रभार के समतुल्य भंडारण प्रभार लगाया जाएगा और कार्गो को सभी प्रयोजनों के लिए निर्यात कार्गो के रूप में माना जाएगा, प्रावधान को संशोधित किया है। संशोधित प्रस्ताव उचित प्रतीत होता है और इसे अनुमोदित किया जाता है। इस परिवर्तन की नामावली को जैसा अन्य पत्तनों के मामले में है, शहर को वापस भेजे कार्गो के लिए प्रभार की बजाय शटआउट कार्गो के लिए प्रभार, कहा जा सकता है।

(xlii) केपीएसए ने इंगित किया है कि बल्क/बोरीबंद/कंटेनर कार्गो के लिए पृथक भंडारण प्रभार/भूमि किराया दरें निर्धारित की गई हैं और बल्क कार्गो के लिए दरें अधिकतम हैं। पत्तन ने कहा है कि 60 दिनों के पहले स्लैब के लिए बल्क कार्गो के भंडारण के लिए प्रस्तावित दरें प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए कच्चा भूखण्ड पर प्रतिमाह 38.50 रुपए और पक्का भूखण्ड पर 69/-रुपए हैं, जबकि यहां ब्रेक-बल्क कार्गो रखा जाता है, वहां ढंके हुए स्थान के लिए यह दर 150/-रुपए है। कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार अधिकतम हैं। इस संबंध में कोई विसंगति प्रतीत नहीं होती और इसलिए किसी परिवर्तन की मांग नहीं की गई है। किसी भी स्थिति में सामान्य कार्गो पर विद्यमान लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, कंडला में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित न करने के निर्णय के कारण अपरिवर्तित रहेगा।

(xlii) मौजूदा दरों के मान में एक प्रावधान है कि प्रयोक्ता द्वारा किराए के भांडागार में ताला बंद करना, उसमें रखी सामग्रियों के लिए पत्तन को अमानतदार नहीं बनाएगा। अगर कार्गो अभी तक सीमाशुल्क प्रभार से बाहर नहीं निकला है तो अमानतदार के रूप में पत्तन की देयता जारी भानी जाएगी। तथापि, पत्तन ने इंगित किया है कि यह किराए की शर्त पर लिए गए भांडागारों में रखे कार्गो की अभिरक्षा नहीं करता। यह स्थिति लागू कानूनों द्वारा नियंत्रित होगी। इसे दरों के मान में शर्त रखने के रूप में निर्दिष्ट करना आवश्यक नहीं है।

(xliii) पत्तन ने अग्नि-शमन उपस्कर और सेवाओं के लिए डालर के रूप में शुल्क निर्धारित किया है। चूंकि, अग्नि-शमन सेवाओं के लिए शुल्क विविध प्रकृति का प्रभार है न कि पोत-संबद्ध प्रभार, प्रभार का डालर मूल्यवर्गीकरण प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं है। पत्तन ने उत्तर दिया है कि अधिकांश अग्नि-शमन सेवाएं पोतों को पीओएल उत्पाद और रसायनों, जो अत्यधिक ज्वलनशील होते हैं,

को उतारते समय प्रदान की जा रही है, डालर के रूप में निर्धारित दर का प्रयोग अग्नि-शमन सेवाओं लेने वाले पोतों के लिए ही किया जाता है। तथापि, पत्तन ने अग्नि-शमन व्यय पोत-संबद्ध कार्यकलाप की बजाय कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप को आबंटित किया है। चूंकि, पोत-संबद्ध कार्यकलाप अत्यधिक घाटे में है और पोत-संबद्ध प्रभारों को संपूर्ण घाटे की पूर्ति के लिए संशोधित करना प्रस्तावित नहीं है, इसलिए व्यय के आबंटन में कोई परिवर्तन नहीं किया जा रहा है।

दरों के मान में एक प्रावधान है कि अगर कंडला पत्तन परिसर में किसी पत्तन पर अग्निशमन के लिए पत्तन की नौका प्रयोग किया जाता है अथवा अगर उसे समीप में आग लगने की दशा में संरक्षण के लिए तैयार रखा जाता है, यहां तक कि यद्यपि नौका के लिए कोई विशेष मांग नहीं की गई थी, तब निर्दिष्ट प्रभार पोत द्वारा देय हैं। प्रयोक्ताओं ने कहा है कि पत्तन और बंदरगाह क्षेत्र में अग्नि-शमन सेवाएं प्रदान करना पत्तन का उत्तरदायित्व है और अग्नि-शमन उपस्कर और सेवाओं के प्रयोग के लिए अत्यधिक विशिष्ट शुल्क प्रभारित करना उपयुक्त नहीं है। यह तर्क स्वीकार करने योग्य है।

अग्नि-शमन सेवाएं प्रदान करने की लागत विभिन्न उप-कार्यकलापों को आबंटित प्रचालन लागत का हिस्सा होती है और यह सामान्य कार्गो-संबद्ध प्रभारों/पोत-संबद्ध प्रभारों के माध्यम से वसूल हो जाएगी। इसे ध्यान में रखते हुए, अग्नि-शमन सेवाओं के लिए पृथक प्रभार लगाना आवश्यक नहीं है।

तथापि, अग्नि-शमन के लिए शुल्क लागू होगा, अगर नामोदिष्ट क्राफ्ट अथवा फायर इंजन का प्रयोग अग्नि-शमन के अतिरिक्त किसी अन्य प्रयोजन के लिए किया जाता है। दरों का मान तदनुसार संशोधित किया गया है।

(xliiv) केपीटी ने शुष्क गोदी किराया प्रभारों में लगभग 15 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जो पोत-संबद्ध कार्यकलाप के अधीन विचार की गई सामान्य वृद्धि से कम है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने क्राफ्ट की लंबाई के आधार पर शुष्क गोदी किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क उचित प्रतीत होता है और इसलिए यह स्वीकार किया जाता है। पहले दिन शुष्क गोदी की सफाई के लिए प्रभार अलग से लगाया जाना प्रस्तावित है। इसे पृथक मद दर्शाने की बजाय, इसका पहले दिन के लिए शुष्क गोदी किराया प्रभारों के साथ विलय करना तर्कसंगत होगा।

प्रयोक्ता से दूसरे दिन से आगे शुष्क गोदी की सफाई करने की प्रत्याशा की जाती है और अगर वे हटाने में विफल रहते हैं तो पत्तन प्रयोक्ता को लिखित नोटिस देकर कार्य पूरा करेगा। यह प्रावधान इस बात पर विचार करते हुए कि शुष्क गोदी किराया प्रभार अथवा बंदरगाह द्वारा इस व्यय, जिसे पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए लागत विवरणी में शामिल किया जाता है, को शामिल करने के संरक्षण के लिए निर्धारित पत्तन देयताओं पर विचार करते हुए हटाया जाना है।

यह प्रावधान है कि किसी पोत को गोदी में खड़ा करने/हटाने के लिए निर्धारित प्रभारों का 50 प्रतिशत किराएदार द्वारा देय होगा, अगर पहले से नियत किए जा चुके पोत को खड़ा करने/हटाने को या तो किराएदार द्वारा किए गए विलम्ब के कारण अथवा गोदी सुविधा पर आरोप्य किसी कारण से रद्द करना पड़ा हो। ये प्रभार लगाए जाने योग्य नहीं हैं, अगर पत्तन को पिछले दिन 14.00 बजे तक लिखित में पूर्व नोटिस दी जाती है। प्रस्तावित प्रावधान को यह वर्णन करने के लिए कि प्रभार केवल तभी देय होंगे, जब किराएदार किसी प्रचालन के लिए मांग को रद्द करता है, संशोधित किया जाता है।

(xliv) केपीटी ने कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए चल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट आदि हेतु विस्तृत लागत पत्रक प्रस्तुत किया है। प्रबंधन और उपरिव्यय या परिकलन में हमारे द्वारा विचार नहीं किया गया है, क्योंकि ये केपीटी द्वारा अपने वित्तीय अनुमानों में विचार किए जा चुके अप्रत्यक्ष व्यय हैं। मजदूरी लागत से संबद्ध प्रासंगिक लागत के परिकलन में अंकगणितीय त्रुटि भी सुधार दी गई है। इन संशोधनों के अधीन इस अनुसूची में उपस्कर का किराया प्रभार अनुमोदित किया जाता है।

केपीटी ने किराया प्रभार निकालने में उपस्कर की बीमा की लागत पर विचार किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, जैसा इस प्राधिकरण द्वारा यहां तक कि फ्लोटिंग नौका के किराया प्रभारों के नियतन से संबंधित

अपने पूर्व आदेश में निर्णय किया गया है, क्षति/प्रतिस्थापन लागत को दुर्घटनाओं, खराबी आदि के मामले में प्रयोक्ताओं से वसूल करने का भौजूदा प्रावधान असंगत है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रयोक्ताओं से क्षति की वसूली से संबंधित प्रावधान चल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट आदि के लिए प्रभारों से संबंधित अनुसूची से हटाया जाता है। केपीटी को यहां तक कि अन्य उपर्कर के मामले में प्रशुल्क का हिसाब निकालते हुए अगले सामान्य संशोधन के समय बीमा की लागत पर विचार करने के लिए कहा जा सकता है।

(xlvi) तटीय टर्मिनल के लिए आईओसी से खारीरओहर तेल कंपनियों तक तथा विलोमतः पीओएल उत्पादों के परस्पर अंतरण के लिए डर्टी बेलास्ट टैक के प्रयोग के लिए प्रभारों को केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 50 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में भौजूदा स्तर पर रखा जाता है। इसे पोत-संबद्ध कार्यकलाप के अतिरिक्त किसी अन्य कार्यकलाप में वृद्धि की अनुमति नहीं देने के निर्णय के अनुरूप किया गया है।

(xlvii) फलोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार युक्तिसंगत बना दिया गया है और इसे प्रत्येक टग/लांच के लिए निर्धारित भौजूदा प्रशुल्क की तुलना में क्राफ्ट की क्षमता के आधार पर निर्धारित किया जाना प्रस्तावित है। केपीटी ने फलोटिंग क्राफ्ट की क्षमता के आधार पर दरों को युक्तिसंगत बनाने का विस्तृत आधार प्रस्तुत किया है। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने फलोटिंग क्राफ्ट के किराया प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। परिकलन के प्रयोजनार्थ इसने क्राफ्टों के संबंधित समूहीकरण के लिए लागू भौजूदा दरों का औसत लिया है। केपीटी द्वारा अपना हिसाब निकालने में विचार किए गए कुछ टग/लांच के लिए किराया प्रभार न तो भौजूदा दरों के मान में आते हैं और न ही बाद में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए गए हैं। इस संबंध में केपीटी ने स्पष्ट किया है कि इन टगों/लांचों के लिए दरें पहले ही सरकार द्वारा अनुमोदित की गई थीं। केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें भौजूदा दरों का सही औसत नहीं हैं। वे 800 बीएचपी से अधिक के लांच के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क में देखे गए मुख्य अंतर को छोड़कर कुछ टगों/लांचों के लिए थोड़ा कम है और कुछ अन्यों के लिए थोड़ा अधिक है। 600 बीएचपी से अधिक वाले लांच के मामले में केपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए 183.00 अमरीकी डालर और तटीय पोतों के लिए 8284/-रुपए का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है, जबकि इस समूह के लिए औसत प्रशुल्क 90.80 अमरीकी डॉलर और 2387.65 रुपए होता है। चूंकि, यहां अंतर अत्यधिक है, इसलिए उस समूह के लिए दर औसत स्तर पर रखी गई है, यद्यपि संशोधित दर निम्न क्षमता समूह के लिए परिकलित दर से कम है। अन्य टगों/लांचों के मामले में केपीटी द्वारा प्रतावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है, क्योंकि औसत और केपीटी द्वारा प्रस्तावित दर में अंतर नगण्य है।

यह उल्लेखनीय है कि केपीटी ने 401–600 बीएचपी के लांच के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, परंतु इस क्षमता के भौजूदा लांच का व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह मानकर, कि केपीटी के पास इस क्षमता का कोई लांच नहीं है, 401–600 बीएचपी के लांच के लिए उच्च प्रभार शामिल नहीं किए गए हैं।

(xlviii) जहाजों से और उन तक को छोड़कर कार्गो प्रहस्तन के लिए किराए पर लिए गए विद्युतचालित घाट क्रेनों के लिए प्रभारों को प्रति पाली 530/-रुपए से बढ़ाकर 10,000/-रुपए संशोधित करना प्रस्तावित था। प्रयोक्ताओं ने शिकायत की है कि घाट क्रेनों का प्रयोग बजरों से और उन तक कार्गो प्रहस्तन के लिए भी किया जाता है और यह उन पर भारी बोझ होगा। पत्तन अब इन क्रेनों का बजरों से/तक लदान/उतराई करने के लिए इन क्रेनों के प्रयोग के मामले में इन प्रभारों को लागू नहीं करने पर सहमत हुआ है। इसे दरों के मान में शामिल कर लिया गया है। यह अधिक तर्कसंगत होगा कि कार्गो लदान/उतराई प्रचालनों के अतिरिक्त प्रयोग के लिए घाट क्रेनों के किराए की दर क्रेन-भिन्न बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभारों में अनुमत्य छूट के संबंध में निर्धारित की जाए। तदनुसार, इस मद के लिए संशोधित दरों के मान में दर निर्धारित की जाती है।

(xlix) केपीएसए ने पत्तन प्रवेश परमिट के लिए शुल्क 7/-रुपए से बढ़ाकर 50/-रुपए करने पर आपति की है और सुझाव दिया है कि यह केवल सांकेतिक प्रभार होना चाहिए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह स्थायी प्रवेश परमिट देने के लिए एककालिक प्रभार है। यहां तक कि यह प्रयोक्ताओं के लिए अधिक

वित्तीय जटिलता वाली कोई बड़ा मद नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण पतन द्वारा यथा प्रतावित प्रवेश शुल्क का अनुमोदन करता है।

- (i) प्रयोक्ताओं ने शिकायत की है कि तौल मशीनें/तौल सेतु सही वजन नहीं दर्शा रहे हैं और इसके परिणामस्वरूप उन्हें प्रत्येक नौशरण पर काफी घाटा होता है। उन्होंने यह सुझाव भी दिया है कि 'वजन प्रभार प्रति टन' आधार पर होना चाहिए, 'प्रति ट्रक' आधार पर नहीं। पतन ने कहा है कि तौल मशीनें/तौल सेतु का आवधिक रूप से राज्य रारकार के तौल और माप विभाग के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण किया जाता है और उन्हें नियमित रूप से पुनः चिन्हाकित किया जाता है। पतन ऐसी त्रुटियों को कम करने के लिए अधिक बारम्बारता से निरीक्षण करने पर सहमत हो गया है। चूंकि, वजन प्रभार खाली ट्रक पर भी देय है, इसलिए पतन ने 'प्रति ट्रक' आधार पर यह प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रावधान रचीकार किया जाता है।
- (ii) केपीटी का मौजूदा दरों का मान प्रशुल्क और प्रशुल्क-मिन मामलों का मिश्रण है। प्रचालनात्मक मुददों से संबद्ध शर्तें दरों के मान रो हटाई जाती है। इसी प्रकार, प्रशुल्क संबंधी मामलों में केपीटी के विभिन्न अधिकारियों को विवेकाधीन शक्तियां निर्धारित करने वाली शर्तें भी हटाई जाती हैं। इस प्राधिकरण द्वारा सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाने के लिए पारित प्रशुल्क संबंधी विभिन्न आदेशों को उपयुक्त स्थानों पर दरों के मान में शामिल किया जाता है।

10.1 इसके परिणामस्वरूप और लंपर दिए गए कारणों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण

अनुवध—II के रूप में संलग्न केपीटी का संशोधित दरों का मान का अनुमोदित करता है।

10.2 पाता—सबद्ध प्रभारों से संबंधित संशोधित दर और शर्तें भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख रो 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी।

10.3 कार्गा—सबद्ध प्रभारों और अन्य विविध प्रभारों रो संशोधित राशोधित दरे और शर्तें भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख रो 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी।

गण सत्यम्, अध्यक्ष

[ निजापत्र III/IV/14/2002: प्रसा. ]

अनुबंध—।

## संपूर्ण कंडला पत्तन के लिए लागत विवरण

(हजार रुपए)

विवरण	विना परिवर्तन			परिवर्तन सहित	
	2000-2001	2001-02	2002-03	2003-04	2002-03
<b>कार्गो निष्पादन</b>	<b>36.74</b>	<b>37.40</b>	<b>38.00</b>	<b>40.66</b>	<b>38.00</b>
I. प्रचालन आय					40.66
(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	81.87	79.12	80.84	88.95	78.61
(ii) पत्तन एवं डॉक प्रभार (इसमें यिदेशी मुद्रा घटबढ़ से आय और यिदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के बीच स्वीकार्य दरों में असमानता के कारण आय शामिल है)	84.56	85.57	95.23	108.23	106.94
उप जोड़	166.43	164.69	176.06	197.18	185.55
(iii) पटटा और किराया	10.40	10.73	10.75	11.83	10.75
(iv) टाऊनशिप	4.16	2.55	2.62	2.88	2.62
(v) वित्त एवं विविध आय	8.72	3.73	3.39	3.39	3.39
जोड़ (i)	189.70	181.70	192.82	215.28	202.31
II. प्रचालन लागत					226.42
(i) कार्गो प्रहस्तन	22.20	24.26	24.00	25.53	24.00
(ii) पत्तन एवं डॉक प्रभार	63.08	57.40	59.39	63.60	59.39
(iii) संपदा किराया	1.03	1.61	1.65	1.73	1.65
(iv) टाऊनशिप	2.17	2.07	2.38	2.52	2.38
उप जोड़	88.48	85.35	87.42	93.39	87.42
मूल्यहास	10.10	7.96	9.38	11.05	9.38
वित्त एवं विविध व्यय					11.05
सेवानिवृत्ति लाभ/अनुग्रह भुगतान	11.70	19.62	10.42	11.20	10.42
बटटा खाता हानियां	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (ii)	110.30	112.93	107.22	115.64	107.22
III. अधिशेष (i)-II	79.41	68.77	85.61	99.64	95.09
(IV) प्रयोग एवं सामान्य प्रशासन उपरिधिय	27.83	31.82	33.40	35.74	33.40
(V) अधिशेष/घाटा (III)-(IV)	51.58	36.62	51.97	63.66	61.45
(VI) ऋण पर व्याज	0.32	0.33	0.23	0.23	0.23
(VII) व्याज-पश्च अधिशेष/घाटा	51.26	36.95	52.20	63.89	61.68
(VIII) नियोजित पूँजी	380.14	417.78	474.84	540.39	474.84
(IX) नियोजित पूँजी पर 14% की दर पर आय	53.22	58.49	66.48	75.66	66.48
(X) ऋण पर व्याज घटाने के बाद नियोजित पूँजी पर 14% की दर पर आय	52.90	58.16	66.25	75.43	66.25
(XI) आरओसीई और ऋण पर व्याज के बाद अधिशेष/घाटा	-1.64	-21.54	-14.28	-11.76	-4.79
(XII) अनुरक्षण/निकर्षण से अधिक बचत से भारी निकर्षण व्यय की लागत	0.00	0.00	1.47	3.95	1.47
(XIII) निवेल अधिशेष/घाटा	-1.64	-21.54	-12.81	-7.81	-3.32
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा	-1.0%	-13.1%	-7.3%	-4.0%	-1.8%
(XV) वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत अधिशेष/घाटा				-5.6%	1.65

कांडला पत्तन न्यास  
दरों का मान  
अध्याय— ।

**1.1 परिभाषा—सामान्य**

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा ।
- (ii) “विलम्ब शुल्क” का अर्थ दरों के मान में यथानिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर में कार्गो के भड़ारण के लिए देय प्रभार होगा ।
- (iii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा ।
- (iv) “पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का अर्थ एक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाला कंटेनर होगा ।
- (v) “खतरनाक रसायन” का अर्थ पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 और समय—समय पर यथा लागू नियमावली के अधीन बनाई गई खतरनाक रसायन के विनिर्माण, भंडारण और आयात नियमावली, 1989 की अनुरूपी—, अनुसूची— ॥ और अनुसूची— ॥। के अंतर्गत उल्लिखित रसायन हैं और उसमें वे शामिल हैं ।
- (vi) “एक कंटेनर भार से कम” “(एलसीएल)” का अर्थ एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाला कंटेनर होगा ।
- (vii) “पत्तन क्षेत्र” का अर्थ पत्तन के सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र से है ।

**1.2 सामान्य शर्तें एवं निबंधन**

- (i)
  - (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
  - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
  - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।
  - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उत्तराई प्रवालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी ।
  - (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (ii) पोत की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण पूरा वर्णित है, पोत सबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी, श्रेणी में वर्णिकृत करन का नियामक कारक होंगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।
- (iii) (क) पोत संबद्ध प्रभार पोतरचामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे । जहाँ भौतिक अमरीकी डालेज के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहाँ प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय रेट बैंक, वायपा उसके सहायक

वेनों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के वैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके रामतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपान्तरण के बाद भारतीय रूपए में बसूल किया जाएग। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपान्तरण का दिन माना जाएगा।

- (xv) कटेनरों पर भड़ारण प्रभार के सबध में प्रभार आयात कटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश के दिन और नियंता कटेनरों के मामले में पत्तन में कटेनरों के आगमन के दिन विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर रामतुल्य भारतीय रूपए में संग्रहित किया जाएगा।
- (xvi) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में विलिंग का आधार समीक्षा के रामय विद्यमान अपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में सभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (xvii) देगताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ बजन द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा भापन द्वारा इकाई 1 घनमीटर होगी तथा थोक में द्रवों के लिए क्षमता भापन द्वारा इकाई 1000 लीटर होगी।
- (xviii) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

  - (क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार केपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
  - (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की मुख्य ऋणदाय दर से अधिक न्यूनतम 2% और अपने प्रयोजन के लिए केपीटी में चुने जा सकने वाली सुविधाजनक दर का अधिकतम 18% के बीच होगी। दंडात्मक ब्याज केपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
  - (ग) वापसियों में विलम्ब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
  - (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को केपीटी द्वारा धिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह सपब्ध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
  - (ix) निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूपए तक पूर्णांकित किया जाएगा।
  - (x) किसी भी भद का सकल बजन अथवा मात्रा या क्षमता द्वारा मापन को परिकलित करने में 0.5 तक के भिन्न को 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के भिन्नों को जहां अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया हो, छोड़कर एक इकाई के रूप में माना जाएगा।
  - (xi) एक इकाई भार के रूप में केपीटी में अन्दर आने वाले और बाहर जाने वाले एलसीएल कटेनर को प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल कटेनर माना जाएगा।

अध्याय— ॥  
पोत संबद्ध प्रभार

1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र. सं	जीआरटी के लिए दर						एक ही पोत के संबंध में भुगतान की बारम्बारता
	कंडला	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	पोत का	वाडीनार	विदेशगामी पोत	
	पात का आकार	(रुपए)	(अमरीक डालर)	आकार	(रुपए)	(अमरीक डालर)	
1.	10,000 जीआरटी तक	6.00	0.175	10,000 जीआरटी तक	1.70	0.05	पत्तन में प्रत्येक देय है
2	10,001- 30,000 जीआरटी	6.85	0.20	10,000 से 40,000 जीआरटी	2.05	0.06	- तदैव -
3	30,001 जीआरटी और उससे अधिक	6.85	0.20	40,001 जीआरटी और उससे अधिक	2.40	0.07	- तदैव -

टिप्पणिया

- किसी पोत की पत्तन देयता का आंकलन उसके कुल जीआरटी पर उस पोत के जीआरटी के अनुसार सगत पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर किया जाएगा ।
- पृथक्कृत स्थिरक भार वाले सभी तेल टैंकरों के लिए, घटा हुआ सकल टनभार अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के “अभ्युक्ति” कालम में दर्शाए गए को पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा ।
- स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75% प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- पत्तन में प्रवेश करने, परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने अथवा यात्रियों को नहीं ले जाने वाले पोत पर (मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक उत्तराई और पुनः लदान के अपवाद सहित) पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- खाली और/अथवा लंदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए “दुखास आने” वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु वह उत्तराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला नहीं, तब उस पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी ।
- निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयता उपरोक्त दरों के 50% पर लगाया जाएगा :—
  - अपने स्वयं की खपत के लिए कोई खाद्य सामग्री, जल बंकर आदि लेने के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत ।
  - टेलीग्राफ पोत ।
- निम्नलिखित के संबंध में कोई पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होगी :—
  - कोई भी सैर-सपाटा नमव, अथवा
  - पत्तन छोड़ देने वाला कोई पोत, जब मौसम खराब होने के कारण अथवा कोई क्षति होने के परिणामस्वरूप पत्तन में पुनः प्रवेश करता है ।

8. वाडीनार माल उत्तराई स्थल और कंडला पत्तन के बीच शटल यात्रा के प्रयोजनार्थ और कडला पत्तन में ड्राफ्ट प्रतिबध के कारण लगाए गए छोटे पोतों को “तटीय पोत” माना जाएगा, यदि उनके पास वैध तटीय लाइसेंस मौजूद है। इसके अलावा, यदि उन पर वाडीनार में पत्तन देयताएं लगाई जाती हैं, तो कडला में उन पर पत्तन देयताएं नहीं लगाई जाएंगी।

### 2.1 पायलिटिज शुल्कों की अनुसूची

क्र स	पोत का आकार	प्रति जीआरटी के लिए दर			
		कंडला		वाडीनार	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
1	10,000 जीआरटी तक	13.30	0.388	8.90	0.26
2	10,001—30,000 जीआरटी	12.85 प्रति पोत न्यूनतम 1,33,000/- रुपए <sup>1</sup> के अधीन	0.375 प्रति पोत न्यूनतम 3,880 अमरीकी डालर के अधीन	7.90 प्रति पोत न्यूनतम 89,000/-रुपए <sup>1</sup> के अधीन	0.23 प्रति पोत न्यूनतम 2,600 अमरीकी डालर के अधीन
3	30,001 जीआरटी और उससे अधिक	9.40 प्रति पोत न्यूनतम 3,85,500/-रुपए <sup>1</sup> के अधीन	0.275 प्रति पोत न्यूनतम 11,250 अमरीकी डालर के अधीन	7.55 प्रति पोत न्यूनतम 2,37,000/-रुपए <sup>1</sup> के अधीन	0.22 प्रति पोत न्यूनतम 6,900 अमरीकी डालर के अधीन

### 2.2 विविध पायलिटिज शुल्क

क्र स	गद	दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
1	भीतरी अथवा बाहरी पायलिटेज रद्दकरण फीस (3 घंटे से कम के नोटिस राहित)	8,146.75	238.00
2	आगत पोत को पॉयलट करने के लिए पायलट द्वारा पायलट रेशन तक जाना और पोत के आगमन नहीं होने के कारण वापस आना	13,442.10	392.70
3.	पायलट द्वारा बाहर जाने वाले पोत पर सवार होना अथवा वंधधाट पोत के लिए नौका में या प्रवाह में पायलिटेज के लिए रुकना और पोत के तैयार नहीं होने के कारण वापस आना	13,442.10	392.70
4.	पोत के अन्तरण को रद्द करना (3 घंटे से कम के नोटिस राहित	18,839.50	550.38
5	डबल बैंकिंग के लिए ओटीबी/पायलट रेशन में पोत के लिए पायलट द्वारा प्रदान की गई सेवाएं	पायलिटिज शुल्क का 25%	

6.	उपस्थिति फीस अगर पायलट से मास्टर अथवा एजेंट अथवा केपीटी के प्राधिकृत अधिकारी के अनुरोध पर बंदरगाह में अथवा उसके बाहर जहाज की पायलिटेज के अतिरिक्त अथवा पोत को घाट पर लगाने अथवा घाट से हटाने या अंतरित करने के अतिरिक्त किसी कार्य के लिए जहाज पर जाने की अपेक्षा होती है	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 1344.55	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 39.28
7.	पायलट के पोत पर सवार होने से पूर्व आधा घंटा से अधिक पत्तन लांच में रुकना	प्रति घटा अथवा उसके भाग के लिए 2,159.25	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 63.08
8	पायलट का अंदर अथवा बाहर पायलेट किए जाने अथवा अंतरित किए जाने वाले पोत पर 15 मिनट से अधिक रुकना	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 6,741.60	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 196.95

**टिप्पणी :-**

1. किसी पोत के पायलिटेज फीस का आकलन उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर उस पोत के जीआरटी के अनुसार संगत पोत समूहों के सामने दर्शाई गई दर पर किया जाएगा।
2. पायलिटेज फीस में पोत के पायलिटेज के लिए पायलट (पायलटों) की सेवाएं और टग/टगों जैसे बेडे की अपेक्षित संख्या की व्यवस्था, भीतरी और बाहरी आवागमन और बंदरगाह के भीतर एक अंतरण प्रचालन के लिए पायलट लांच/बंधघाट लांच शामिल है।
3. पोत द्वारा अनुरोध किए गए किसी अतिरिक्त अतरण पर पायलिटेज फीस का 25% प्रभारित किया जाएगा।
4. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के अतरण हेतु कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
  - (i) “पत्तन सुविधा” निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :—
    - (क) अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें अंतरण की आवश्यकता हुई, के लिए अंतरित किया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे अंतरण को ‘‘पत्तन की सुविधा’’ के लिए अंतरण“ माना जाएगा। ऐसे अंतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अतरण को भी ‘‘पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण“ माना जाता है।
    - (ख) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हे अंतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे अंतरण को ‘‘पत्तन सुविधा“ माना जाएगा।
    - (ग) जब भी किसी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदी पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है तो पोत को ‘‘पत्तन सुविधा के लिए अंतरित करने“ के रूप में माना जाता है।
    - (घ) जब भी किसी पोत को समीपस्थ गोदी में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है और जब तक वह पोत अंतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ गोदी में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे अंतरण को भी ‘‘पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण“ के रूप में माना जाता है।
    - (ङ) जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ गोदी को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी ‘‘पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण“ के रूप में माना जाता है।

- (ii) जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए गोदी से अतरित किया जाता है, तब अतरित पोत को अंतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा अंतरण को ‘पत्तन की सुविधा’ के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है । तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :
- (क) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करना होता है ।
- (ख) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उत्तराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत ।
- (ग) पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं ।
5. पोत को ओटीबी तक अंतरित करने के लिए अतिरिक्त पायलिटिज फीस लगाई जाएगी । तथापि इसे प्रभारित नहीं किया जाएगा, अगर पोत ओटीबी से रवाना हो जाता है ।
6. जब पोत को दूसरे पोत की सुविधा/बाहर जाने की प्राथमिकता के लिए ओटीबी में अंतरित किया/हटाया जाता है तब पोत, जिसकी सुविधा के लिए अंतरण होता है, यथा लागू पायलिटिज फीस का भुगतान करेगा ।
7. प्रतिबंधित इंजन शक्ति के साथ किए गए किसी पायलिटिज पर पायलिटिज शुल्क की अनुरूपी में निर्धारित दरों का डेब गुना प्रभारित होगा और ‘कोल्ड मूव’ के अधीन पोत को पायलिट करने के लिए पायलिटिज शुल्क की अनुसूची में निर्धारित दरों की दुगुनी पायलिटेज फीस लगाई जाएगी ।
8. 200 जीआरटी तक और उससे कम के पोतों के मामले में पायलिटिज फीस अनिवार्य नहीं होती । तथापि, ऐसे पोत अगर वे चाहें तो पायलिटिज फीस की अनुसूची में यथानिर्दिष्ट फीस के भुगतान पर पायलट वी मांग कर सकते हैं ।
9. प्रारंभिक प्रवेश और बाहर को अतिम प्रस्थान के समय को छोड़कर कंडला गोदी नौका नियमावली, 1955 के अधीन लाइसेंसशुदा पोतों के लिए पायलिटिज अनिवार्य होगा ।
10. जब भी पत्तन से पोतों को चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं की आपातस्थिति के दौरान ओटीबी में अंतरित किया जाता है, तब ऐसे अंतरणों के लिए कोई पायलिटिज फीस परालू नहीं की जाएगी ।
11. इस अनुसूची में निर्दिष्ट दरें पायलट स्टेशन (बाहरी ट्यूना बोया) के समुद्रगामी 3.22 किलोमीटर (दो दिशाओं) तक पायलिटिज के लिए हैं ।  
तथापि, अगर पायलट से पायलट स्टेशन (बाहरी ट्यूना बोया) रो 3.22 किलोमीटर से अधिक समुद्र में पोत पर आने की अपेक्षा की जाती है, तो इस अनुसूची में यथा-निर्दिष्ट दरों के दुगुने पर पायलिटिज फीस लगाई जाएगी । पायलट का सवार होना पायलट स्टेशन (बाहरी ट्यूना बोया) से समुद्र की ओर अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक प्रतिबंधित होगा ।
12. जब पायलट से इन पोतों, जो खड़े हो रहे हैं आगे चल रहे हैं आदि, पर जाने की अपेक्षा होती है तब तटीय पोत के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 1344.55 रुपए और विदेशगामी पोत के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 39.28 अमरीकी डॉलर की उपरिस्थिति फीस लगाई जाएगी । ऐसे पोतों अथवा किसी अन्य कारणों से अन्य पोतों को देखने/कर्षण के लिए मांग गए टग की सेवाओं के लिए दरों के मान में निर्धारित टग किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
13. जब भीतरी अथवा बाहरी पायलिटिज अथवा यांत्रिक रूप से चालित पोत के अंतरण के लिए किसी पायलट की सेवाए मांगी जाती है तो पोत पर पायलट के सवार होने के लिए अपेक्षित समय के 12 घंटे से अनधिक पूर्व एक नोटिस दी जाएगी । अगर पायलट की सेवाए 12 घंटे से कम के भीतर भागी जाती है तो एजेंट को पायलिटिज की मांग का विलम्ब प्रस्तुति प्रभार रद्दकरण प्रभार के रामतुल्य अदा करना होगा ।
14. जहां केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी इस बात से संतुष्ट हैं कि पायलट की मांग में उल्लिखित समय पर आने वाले जहाजों के लिए गोदी की अनुपलब्धता अथवा ज्वारभाटा के समय के कारण पदस्थापित नहीं

किया जा सकता, वहां पायलट द्वारा पोत पर सवार होने का समय और तारीख के पीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकृती-द्वारा नियत की जाएगी।

15. तथापे, कोई मांग की अपेक्षा नहीं होगी अगर पायलट से पोत के मास्टर के नियंत्रण से बाहर की आपातस्थिति जैसे जहाज पर आग लगने, लंगर के खींचे जाने और इसी के समान कारणों से पोत को अंतरित करने/उस पर कार्य करने की अपेक्षा होती है।

### बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

(क)

क्र.सं.	पोत का आकार	8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर			
		सामान्य कार्गो बर्थ		द्रव कार्गो बर्थ	
तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)		
1. 10,000 जीआरटी तक	0.57	0.0166	0.43	0.0125	
2. 10,001–30,000 जीआरटी और अधिक	0.57	0.0166	0.67	0.0166	

(ख)

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	
			(न्यूनतम 52.00 रुपए के अधीन)	(न्यूनतम 1.52 अमरीकी डॉलर के अधीन)
1.	जहाजी घाट, बंदर बेसिन के दक्षिणी, उत्तरी और पश्चिमी घाटों, अनुरक्षण जेटियों, फेरी बर्थ और ओओटी में सेवा जेटी का प्रयोग करने (प्रति 8 घंटे की अथवा उसका भाग) वाले पाल पोत, लांच, टग और छोटी नौकाएं आदि।	54.35	1.588	
2.	कंडला गोदी नौका नियमावली, 1958 के अधीन। लाइसेंस पोत जहाजी घाट अथवा किसी बर्थ, घाट अथवा जेटी के प्रयोग के लिए (8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी)	0.14 (न्यूनतम 52.00 रुपए के अधीन)	0.004 (न्यूनतम 1.52 अमरीकी डॉलर के अधीन)	
3.	बंध नौकाओं के लिए (8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग हेतु) बर्थ किराया और बंध फीस	67.90		1.983
4.	मछलीमार ट्रालरों के लिए (8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग हेतु) बर्थ किराया/बंध फीस/प्रवाह देयताएं	9.60		0.28

टिप्पणी :-

- (1). पोत के बर्थ किराया प्रभार का आकलन उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर उस पोत के जीआरटी के अनुसार संगत पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर किया जाएगा।
- (2). क्रेन-भिन्न सामान्य कार्गो बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची में उल्लिखित दरों का 70% होगा।
- (3). सामान्य कार्गो बर्थ या तेल जेटी बर्थ पर खड़े किसी अन्य पोत के साथ-साथ किनारे पर खड़े पोत के मामले में ऐसे दोहरे खड़े पोत के लिए उपर्युक्त विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों ने 50% वसूल किया जाएगा।

(4). क्रेनें और उपस्कर इस शर्त पर आपूर्ति किए जाते हैं कि किसी कारणवश उपस्कर के उपयोग के परिणामस्वरूप किसी चरण में होने वाले जीवन या संपत्ति के नुकसान या क्षति अथवा उसके बाद बंद होने पर पत्तन का कोई उत्तरदायित्व नहीं होगा और ऐसे नुकसान/क्षति/बंद होने की जिम्मेदारी उपस्कर के प्रयोक्ता/किराएदार की होगी। क्रेन पर अधिक भार कम अड़वात कार्गो को गलत तरीके से लटकाने जैसे किसी भी कारण से मांग के अनुसार उपस्कर के कार्यालय के दौरान उपस्कर और पत्तन संपत्ति को होने वाले नुकसानों के लिए केवल प्रयोक्ता ही उत्तरदायी होगा। पार्टियां क्षतियां (उचित टूट-फूट स्वीकार्य हैं) की भरपाई करेंगी और पत्तन को क्षतियों की मरम्मत अथवा संपूर्ण लागत तथा घास्तव में किए गए प्रतिस्थापन के व्यय का भुगतान करेंगी।

### 3.2 बंध घाट प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	8 घंटे की प्रति शिफ्ट अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	कंडला में बंध घाट प्रभार	लागू बर्थ किराया प्रभारों का 30%	
2.	वाडिनार में एसबीएम का प्रयोग कर रहे पोतों के लिए	0.11	0.0033

### 3.3 लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	8 घंटे की प्रति शिफ्ट अथवा उसके भाग के लिए दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	समुद्रगामी यंत्रचालित पोत		
(क)	कंडला ओटीबी	89.70	2.62
(ख)	वाडिनार	65.00	1.90
2.	भीतरी लंगरगाह	लागू बर्थ किराया प्रभारों का 20%	
3.	समुद्रगामी पोतों के अतिरिक्त नौकाएं	17.00	0.496

### 3.4 अपने लंगर पर खड़े पोतों के लिए यानान्तरण/माल-उत्तराई फीस

विवरण	प्रति 30 दिन या भाग के लिए प्रति जीआरटी दर			
	बड़े पोत (कार्गो के साथ आने वाले अंतरित किए जाने वाले पोत)	छोटे पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)		
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
मध्यधारा में अपने लंगर पर खड़े और पोतान्तरण/माल उत्तराई प्रधालन कर रहे पोतों के लिए लंगरगाह फीस	1.70	0.05	0.43	0.0125

3.5 किनारे पर लगाने के प्रभारों की अनुसूची

विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
किनारे पर निष्क्रिय खड़े पोत (प्रति कैलोडर माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर)	1.30	0.038

अनुसूची 3.1 से 3.5 तक से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ :-

1. 8 (आठ) घंटे की अवधि पोत के बर्थ/वंध धाट/लगरगाह में कब्जा करने के समय से मानी जाएगी ।
2. कोई भी पोत 8 घंटे में बंधधाट फीस और वर्थ किराया दोनों अदा करने योग्य नहीं होगा, अगर बंधधाट से जहाजी धाट अथवा विलोमत. अंतरण है । अंतरण प्रारंभ होने पर लागू दर उस अंतरण के लिए प्रभार्य होगी और उसके बाद नए स्थान, बर्थ अथवा बधधाट रथल पर प्रभार्य दर लागू होगी ।
3. केंद्र/राज्य सरकारों के तरक्की-रोधी कार्यकलापों में लगे लांच/नौकाओं को वर्थ किराया, बंधधाट फीस और लंगरगाह प्रभार लगाने से छूट दी जाएगी ।
4. जहां पोत का एकल टनभार अथवा एनआरटी है, वहां उरो जीआरटी के रूप में माना जाएगा ।
5. अगर 8 घंटे की समयावधि के दौरान वाहरी ट्रयूना वोया अथवा वंदरगाह क्षेत्र में खड़े पोत को बंध धाट अथवा कार्गो बर्थ में अंतरित किया जाता है तो बधधाट अथवा वर्थ, जैसा भी मामला हो, में लाने के समय तक केवल लंगरगाह प्रभार ही प्रभार्य होगा और बधधाट फीस अथवा वर्थ किराया लगाना उस समय, जब पोत को बंध धाट अथवा वर्थ में ले जाया जाता है, से लेकर बधधाट से अथवा वर्थ से हटाने के समय से प्रारंभ होगा ।
6. (i) समुद्री यात्रा के लिए तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के बाद पोतों पर कोई वर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा । इूठा संकेत देने के लिए एक दिन के वर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक वर्थ किराया (प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिटें) लगाया जाएगा ।  
(ii) पोत का मास्टर/एजेट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम की दशाओं के अनुसार ही समुद्री यात्रा की तैयारी का संकेत देगा ।  
(iii) वर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित चार घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशाओं की कमी के लिए जहाज प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा ।
7. कोई भी पोत, जो किसी भी कारण से कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना और केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा वर्थ खाली करने के लिए दी गई नोटिस की अवधि की समाप्ति के बाद पत्तन में किसी वर्थ पर कब्जा बनाए रखता है, उसे नोटिस के समय और तारीख की समाप्ति से सामान्य दर का पांच गुना वर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा । ये प्रभार सामान्य वर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे ।
8. प्राथमिकता वर्थिंग के लिए शुल्क एक दिन के वर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा ठहरने की अवधि के लिए वर्थ किराया प्रभारों का 75%, जो भी अधिक हो, अतिरिक्त तौर पर लगाया जाएगा ।
9. निकासी प्राथमिकता के लिए शुल्क ठहरने की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य वर्थ किराया प्रभारों के 100% के बराबर अतिरिक्त तौर पर लगाया जाएगा ।

## अध्याय — 111

कार्गे—संबद्ध प्रभार

## 1. घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर (रुपए)
(अ) द्रव (धोक में)			
1	पेट्रोल, तेल, स्नेहक और उत्पाद	मीट०	12.00
क.	कच्चा तेल	मीट०	26.25
ख.	पेट्रोल, तेल स्नेहक उत्पाद	घन मीटर	100.00
ग.	द्रव पेट्रोलियम गैस (एलपीजी)	मीट०	30.00
2.	खाद्य तेल—कच्चा और शोधित	मीट०	30.00
3	गैर—खतरनाक रसायन	मीट०	30.00
4.	खतरनाक रसायन	मीट०	40.00
(ब) शुष्क कार्गे			
1.	उर्वरक और सल्फर सहित कच्ची सामग्रियां	मीट०	20.00
2.	खाद्यान्न, मोटे अनाज, दालें और तिलहन	मीट०	7.50
3.	सीमेट और खंगर (विलंकर)	मीट०	15.00
4.	अयस्क और खनिज (सभी रूपों में)	मीट०	11.25
5.	ग्रेनाइट और संगमरमर	मीट०	15.00
6.	धातु (लौह/अलौह) (पाइप, प्लेट, डलवां लोहा और कॉयल शीट	मीट०	25.00
7.	धातु स्क्रैप	मीट०	30.00
8.	पशु (छोटे)	संख्या	5.00
9.	पशु (बड़े)	संख्या	20.00
10.	पशु उत्पाद, अस्थिपूर्ण, खाल और चकड़ा	मीट०	7.50
11.	खली और चारा	मीट०	7.50
12.	अपशिष्ट कागज और अखबारी कागज	मीट०	20.00
13.	निर्माण सामग्री और रेत	मीट०	11.25
14.	कोयला और कोक (जलावन की लकड़ी सहित)	मीट०	15.00
15.	लकड़ी, टिम्बर और बांस	मीट०	20.00
16.	जूट और जूट उत्पाद तथा नारियल रेशा उत्पाद	मीट०	15.00
17.	अपशिष्ट कपास सहित कपास	मीट०	15.00
18.	नमक	मीट०	2.50
19.	चीनी	मीट०	7.50
20.	एस्बेस्ट्रस	मीट०	15.00

21.	संश्लेषित रेजिन और लकड़ी की लुगदी	मी0ट०	30.00
22.	अरत्र—शस्त्र, गोला—वारूद, विरफोटक और रक्षा सामग्रियां	मी0ट०	65.00
23.	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई आदि सहित शुष्कः रसायन	मी0ट०	15.00
24.	यात्री (चढ़ना और उतरना)	प्रति व्यक्ति	160.00
25.	खाली कंटेनर (20 फुट तक)	संख्या	120.00
26.	खाली कंटेनर (20 फुट से अधिक)	संख्या	180.00
27.	भरे हुए कंटेनर (20 फुट तक)	संख्या	600.00
28.	भरे हुए कंटेनर (20 फुट से अधिक)	संख्या	900.00
29.	टावर सामग्रियां	मूल्यानुसार	0.30%
30.	परियोजना सामग्रियां	मूल्यानुसार	0.20%
31.	मोटर वाहन और ऑटो संघटक/विद्युतीय सहित मशीनरी	मूल्यानुसार	0.20%
32.	फल, गिरी, टैपियोका, नारियल, कोपरा इमली के बीज आदि	मूल्यानुसार	0.65%
33.	उल्लेख न की गई सभी अन्य वस्तुएं	मी0ट०	35.00
34.	डाक सामग्रिया और दूतावासों की डाक, जहाजों के सही जुड़नार, जहाजों की सामग्रियां (जहाज की वस्तुओं सहित) और निभार, चालक दल के सही साज—सामान, पैकेज बंदी सामग्री, वैयक्तिक साज—सामान और ड्यूटी पर जाने वाले सैन्य कर्मियों के साथ जाने वाले सैनिक उपस्कर, तस्करी—रोधी कार्यकलापों में लगे केंद्र और राज्य सरकार के लांच के लिए बंकर और पशुधन के साथ जाने वाले और कार्गो के रूप में असूचीबद्ध चारे	निःशुल्क	

## टिप्पणियां

- बल्क के अतिरिक्त अर्थात् ब्रेक बल्क और गैर—कंटेनरयुक्त कार्गो के अपने आवेदन में ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दरें उपरोक्त दरों के अतिरिक्त पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15/-—रुपए प्रति मी0ट० की दर से प्रभारित होंगी ।
- द्रव थोक कार्गो के लिए ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभार द्रव कार्गो में प्रहस्तन के लिए लागू हैं । अगर द्रव थोक कार्गो का प्रहस्तन सामान्य कार्गो वर्ध में किया जाता है तो 20% अतिरिक्त घाटशुल्क प्रभार्य होगा ।
- घाटशुल्क प्रभार का 50% उन मामलों में, जहां अन्य पत्तनों के लिए अभिष्रेत पत्तन की सीमाओं में बड़े पोत से छोटे पोत तक कार्गो की उत्तराई की जाती है, यानान्तरण प्रभारों के रूप में लगाया जाएगा । वाडीनार में कच्चे तेल के यानान्तरण के मामले में 5/-—रुपए प्रति मी0ट० का यानान्तरण प्रभार लगाया जाएगा ।
- पीओएल उत्पादों (खनिज तेल) को छोड़कर कार्गो की थोक मदों पर घाटशुल्क प्रभार पोत के सूचीबद्ध टनभार पर लगाया जाएगा । खनिज तेलों के मामले में सीमाशुल्क द्वारा विधिवत प्रमाणित आऊटटर्न रिपोर्ट में दर्शाई गई मात्रा घाटशुल्क प्रभार लगाने का आधार होंगी ।
- आयातों पर “मूल्यानुसार” प्रभार का परिकलन लागत, बीमा, भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य पर, निर्यातों पर पोत—पर्यन्त निःशुल्क पर और तटीय कार्गो पर तटीय सामग्रियों के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर किया जाएगा । घाटशुल्क के प्रयोजन के लिए कार्गो का मूल्य आकलित करने के लिए सीमाशुल्क का प्रवेश—पत्र/नौवहन बिल/तटीय सामग्रियों का बिल मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध नहीं हैं, वहां मूल्य लदान पत्र/बीजक आदि के आधार पर निर्धारित किया जाएगा ।

6. इस अनुसूची में निर्धारित मूल्यानुसार दरों में तटीय श्रमिक, प्रहस्तन आदि की लागत शामिल हैं। नौवहन दस्तावेज जैसे लदान पत्र/नौवहन बिल परेषण के लागत, बीमा, भाड़ा/पोत-पर्यन्त निःशुल्क मूल्य, जैसा भी भासला हो, पर घाटशुल्क प्रभारों का आंकलन करने के लिए प्रस्तुत किया जाना चाहिए।
7. घाटशुल्क प्रभार यास्तव में निर्यात की गई सामग्रियों पर लगाया जाएगा। शट-आऊट कार्गो के भासले में जैसा लागू हो, निर्यात कार्गो पर लागू अनुमत्य विलंब शुल्क निःशुल्क अवधि के बदले घाटशुल्क प्रभारों के समतुल्य शट-आऊट प्रभार लगाया जाएगा।
8. एक ही पोत पर उतारे और पुनः लदान किए गए यानान्तरण कार्गों पर दोनों आवागमन के लिए एकल घाटशुल्क लगाया जाएगा।
9. नौभरण के लिए अभिप्रेत सभी सामग्रियों का आंकलन निर्यात आवेदन पर किया जाएगा और जहाँ आवश्यक हो घाटशुल्क सामग्रियों के नौभरण के पूर्व अदा किया जाएगा। इसी प्रकार, कंडला पत्तन की सीमाओं के भीतर उत्तरी सभी सामग्रियों का आंकलन आयात आवेदन पर किया जाएगा और सुपुर्दगी दिए जाने के पूर्व संबंधित द्वारा घाटशुल्क देयता का भुगतान किया जाएगा।
10. घाटशुल्क का परिकलन सामग्रियों की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए संबद्ध बीजक अथवा अन्य नौभरण दस्तावेज में यथानिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेट का निवल टनभार नहीं बल्कि सकल टन भार, दुबारा जांच के अधीन माना जाएगा, अगर परिस्थितियां ऐसी अपेक्षा करें।
11. यथा लागू घाटशुल्क किसी पोत के आधे दरवाजे से उतारे और किनारे से अथवा गोदी के घाटों से हल्की नौकाओं द्वारा पोत के कार्गो की छंटाई अथवा पुनः व्यवस्थित करने के लिए किसी अन्य पोत में दुबारा भेजे गए कार्गों पर लगाया जाएगा।
12. घाटशुल्क/नौतल और घाटशुल्क अनुसूची में 'अनिर्दिष्ट श्रेणी' के अंतर्गत किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पहले संबंधित सीमाशुल्क वर्गीकरण का यह पता लगाने के लिए अवलोकन किया जाएगा कि क्या उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों में कार्गो का वर्गीकरण किया जा सकता है।

## 2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची

### 2.1 निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात
1	सामान्य कार्गो	5 दिन	15 दिन
2.	लकड़ी के कुन्दे	8 दिन	—
3.	कंटेनरों में भेरे जाने वाले निर्यात कार्गो	—	15 दिन
4.	शट-आऊट कार्गो	—	15 दिन
5.	खतरनाक सामग्रियां	3 दिन	3 दिन

टिप्पणी:-

- निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए रविवारों, सीमाशुल्क अवकाशों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (i) आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की पूर्ण उत्तराई की तारीख से मानी जाएगी।  
(ii) जब किसी पोत का कार्गो आंशिक रूप से मध्यधारा में और आंशिक रूप से घाट पर उतारा जाता है, तब मार्गस्थ शेड और यार्ड में भंडारण की निःशुल्क अवधि अलग से मानी जाएगी।

- (iii) मध्यधारा में हल्की नौकाओं में उतारे गए कार्गो के संबंध में निःशुल्क अवधि हल्की नौकाओं से घाट पर कार्गो की पूर्ण उत्तराई की तारीख से प्रारंभ होगी ।
- (iv) घाट पर सीधे उतारे कार्गो के संबंध में निःशुल्क अवधि पोत द्वारा कार्गो की पूर्ण उत्तराई की तारीख से प्रारंभ होगी ।
- (v) सूचीबद्ध मात्रा को पूरा उतारने के पूर्व किसी भी कारण से बर्थ से पोत को हटाने के मामले में निःशुल्क अवधि इस प्रकार उतारे गए कार्गो के लिए बर्थ से उक्त पोत के हटाए जाने के समय से प्रारंभ होगी ।
3. निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से आरंभ होगी, जिस तारीख को कार्गो मार्गस्थ पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है । विलम्बशुल्क पोत के बर्थ में लगाए जाने की तारीख के बाद याले, दिन से समाप्त हो जाएगा । मध्यधारा लदान के मामले में विलम्बशुल्क लदान की गई मात्रा की सीमा तक लदान के दिन से समाप्त हो जाएगा ।
4. कंटेनर में भरे जाने वाले निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि कार्गो के पारगमन क्षेत्र में लाने की तारीख से आरंभ होगी । विलम्बशुल्क माल भरे जाने के दिन (दोनों दिनों सहित) से बंद हो जाएगा ।
5. शट-आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि निर्यात कार्गो को पत्तन क्षेत्र में लाने के समय से आरंभ हो जाएगी ।
6. आयात और निर्यात, दोनों के लिए खतरनाक कार्गो के संबंध में निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों और अवकाशों को शामिल किया जाएगा । खतरनाक वस्तुओं पर विलम्बशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित सामान्य दरों के दुगुने पर लगाए जाएंगे ।
7. सर्वेक्षण सामग्रियां

सर्वेक्षण के लिए रोकी गई सामग्रियों को इन शर्तों के अधीन पोत कार्गो के पूर्ण निपटान की तारीख से सात दिनों की अवधि के लिए निःशुल्क भंडारण उपलब्ध होगा कि :-

- (i) केपीटी द्वारा प्राधिकृत अधिकारी को संबोधित सर्वेक्षण का आवेदन लागू सामान्य निःशुल्क अवधि के भीतर प्राप्त होता है ।
- (ii) आयातक लागू सामान्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 21 दिनों के भीतर सर्वेक्षण किए गए कार्गो का पूरा व्योरा दर्शाते हुए सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा ।

#### बचाई गई सामग्रियां

सात दिनों की निःशुल्क अवधि सामग्रियों के वास्तविक रूप से बचाए जाने की तारीख से गिनी जाएगी ।

#### दावा नहीं की गई सामग्रियां

लागू नियमों के अधीन पत्तन प्रशासन द्वारा दावा नहीं की गई सामग्रियों की बिक्री करने पर सात दिनों की निःशुल्क अवधि केपीटी द्वारा बोली की स्वीकृति की तारीख से गिनी जाएगी ।

#### विलम्बशुल्क प्रभार

पत्तन के मार्गस्थ शेड और यार्ड में रविवार और अवकाश के दिनों सहित निःशुल्क दिवसों के बाद छोड़ी गई सभी सामग्रियों पर विलम्बशुल्क लगाया जाएगा ।

(राशि रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	आच्छादित क्षेत्र	खुला क्षेत्र
1.	पहला सप्ताह	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति मीट्रो अथवा उसका भाग	2.50	1.25
2.	दूसरा सप्ताह	—तदैव—	3.75	1.90
3.	तीसरा सप्ताह	—तदैव—	5.00	2.50
4.	चौथा सप्ताह	—तदैव—	10.00	5.00
5.	पांचवा सप्ताह	—तदैव—	20.00	10.00
6.	छठा सप्ताह	—तदैव—	40.00	20.00
7.	सातवां सप्ताह और अधिक	—तदैव—	80.00	40.00

टिप्पणी :-

- विलम्बशुल्क प्रभारों के लिए एक दिन 8.00 बजे से 8.00 बजे तक अथवा उसके भाग तक कैलेंडर दिवस के रूप में माना जाएगा।
- सीमाशुल्क द्वारा रोकी गई सामग्रियों पर विलम्बशुल्क :-
  - मूल्यांकन की साधारण प्रक्रिया के अतिरिक्त विशेषणात्मक अथवा तकनीकी परीक्षण वाली विशेष जांच के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा जिस अवधि के दौरान रोकी गई और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयातक की ओर से किसी भूल अथवा अवहेलना के कारण नहीं, को प्रमाणित की गई सामग्रियां; और
  - जहां वस्तुएं आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा रोकी गई और आयातक की ओर से किसी भूल अथवा अवहेलना के कारण नहीं, को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित की गई सामग्रियों को (i) और (ii) के अधीन ऐसी अवधि के लिए रोकने पर विलम्बशुल्क निम्नानुसार वसूल किया जाएगा :-
 

रोकने के प्रथम 30 दिन तक	:	लागू विलम्बशुल्क का 20%
31वें से 60वें दिन तक	:	लागू विलम्बशुल्क का 50%
60 दिनों से अधिक	:	लागू विलम्बशुल्क का 100%

## 2.3 कंटेनर पर रुकने के समय के लिए प्रभारों की अनुसूची

कब्जे की अवधि	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर	
	20 फुट के कंटेनर तक (अमरीकी डालर में)	20 फुट से अधिक के कंटेनर (अमरीकी डालर में)
पहले 07 दिन तक	निःशुल्क	निःशुल्क
08 से 15 दिन तक	0.50	1.00
16 से 30 दिन तक	1.00	2.00
31 से 45 दिन तक	1.50	3.00
45 दिन से अधिक	3.00	6.00

## टिप्पणियां :-

1. खाली करने/भरने के लिए पत्तन क्षेत्र से हटाए गए आयात कंटेनरों पर पोत के पूर्ण उत्तराई के दिन से (हटाने की तारीख सहित) हटाने की तारीख तक रुकने की अवधि का प्रभार प्रभारित किया जाएगा। इसी प्रकार, प्राप्त निर्यात कंटेनरों पर प्राप्ति की तारीख से नौमरण की तारीख (आर्थत् नौमरण की तारीख छोड़कर) से पूर्व दिन तक रुकने की अवधि के लिए प्रभार लगाए जाएंगे।
2. अगर किसी कंटेनर पर किसी विशेष दिन को रुकने की अवधि का प्रभार प्रभारित किया जा चुका है तो यहां तक कि अगर यह उपरोक्तिकृत क्षेत्रों के बीच संचलित होता है, उसी दिन को पुनः वही इकाई प्रभारित नहीं होगी।
3. किसी कंटेनर पर रुकने की अवधि का प्रभार इस बात का ध्यान किए बिना लगाया जाएगा कि क्या कंटेनर चेसिस अथवा जमीन पर अथवा ऊंचे चट्टे पर रखा गया है।
4. परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के आगमन के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :—
  - (i) परेषिती परित्याग संबंधी पत्र किसी समय जारी कर सकता है।
  - (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है, बशर्ते कि :—
    - (क) शिपिंग लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा करेगा और इसे वापस ले लेगा अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगा; और
    - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
  - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और दुलाई तथा माल उत्तराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं करती।
  - (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय—सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें और दुलाई तथा माल उत्तराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

## 2.4 रीफर कंटेनरों के लिए बिजली आपूर्ति संबंधी प्रभार

विवरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर	
	20 फुट के कंटेनर तक (अमरीकी डालर में)	20 फुट से अधिक के कंटेनर (अमरीकी डालर में)
रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार	5.50	8.25

## टिप्पणियां :-

1. रीफर प्लाइंट-प्रति-प्लाइंट आधार पर आवंटित किए जाएंगे।
2. (i) पत्तन रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति का अधिकार सुरक्षित रखता है और वह निम्नलिखित की दशा में प्रयोक्ता द्वारा उठाई जाने वाली किसी क्षति का उत्तरदायी नहीं होगा :—
  - (क) केपीटी के नियंत्रण से बाहर के कारणों से विद्युत आपूर्ति बंद होना।
  - (ख) केपीटी की समय पर विद्युत आपूर्ति करने की असमर्थता; और
  - (ग) कोई कारण बताए बिना विद्युत की आपूर्ति रोकना, अगर यह गोदियों के सुचारू प्रचालन के लिए आवश्यक हो जाए।
- (ii) केपीटी प्रयोक्ताओं को स्वयं अपनी लागत पर जेनेरेटिंग सेट लाकर अथवा अन्यथा वैकल्पिक विद्युत आपूर्ति की अपनी व्यवस्था करने की अनुमति दे सकता है, जब विद्युत आपूर्ति बाधित हो/काट दी जाए।
- (iii) विद्युत की ऐसी अनापूर्ति की अवधि के लिए रीफर प्लाइंट के लिए अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

2.5 सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भांडारण) फीस

## (अ) खुले स्थान के लिए

कब्जे की अवधि	प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके भाग के लिए दर	
कच्चा भूखंड (सीमेंट सहित/ स्फाल्ट सहित)	पक्का भूखंड (सीमेंट युक्त/ स्फाल्ट सहित)	किनारा और ऊंचा (रुपए में)
(रुपए)	(रुपए)	

0-60 दिन तक	35.00	60.00	70.00
61-90 दिन तक	70.00	120.00	140.00
91-180 दिन तक	87.50	150.00	175.00
180 दिन से अधिक	105.00	180.00	210.00

## (ब) ढके हुए स्थान के लिए

कब्जे की अवधि	प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके भाग के लिए दर
---------------	--

	भूतल (रुपए)	प्रथम तल (रुपए)
0-60 दिन तक	150.00	130.00
61-90 दिन तक	300.00	260.00
91-180 दिन तक	375.00	325.00
180 दिन से अधिक	450.00	390.00

टिप्पणियाँ :-

1. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ अवधि की गिनती खुले अथवा ढके, दोनों क्षेत्रों के लिए कार्गो के रुकने की अवधि को हिसाब में लेते हुए की जाएगी ।
2. भंडारण स्थानों के लिए आवेदन केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को सामग्रियों के भंडारण के पूर्व किया जाना चाहिए । भंडारण स्थानों का अनधिकृत कब्जा दंड के रूप में किराए के दुगुने का भुगतान करने योग्य होगा ।
3. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क अग्रिम तौर पर अदा किया जाना चाहिए । देय, परंतु अदा नहीं की गई राशि पर समय—समय पर यथानिर्धारित दंडात्मक ब्याज अध्याय—। के 1.2 सामान्य शर्तें एवं निबंधन में बिन्दु सं0 (vi) (ख) में उल्लिखित के अनुसार, उस तारीख, जिस तारीख को राशि देय हो जाती है, से लेकर वास्तविक भुगतान की तारीख, जो किसी भी तरह 7 दिनों से अधिक नहीं होगी, लगाया जाएगा । अगर किसी कारणवश राशि के देय होने की तारीख से 7 दिनों के बाद भुगतान में यिलम्ब हो जाता है, तब कब्जे को अनधिकृत माना जाएगा ।
4. आबंटित स्थान को केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी से नोटिस पर खाली किया जाना चाहिए, जिसके नहीं करने पर उसे अनधिकृत कब्जा माना जाएगा और पतन प्राधिकारी, जैसा सही समझें, अन्य कार्रवाई करेंगे ।
5. केपीटी को किराया आधार पर आबंटित स्थानों, जिनका कब्जा नहीं/खाली है, को पतन प्रचालन के हित में पूर्व नोटिस के बिना अधिग्रहीत करने का अधिकार होगा । ऐसे मामलों में, किराए में समानुपातिक कमी की अनुमति दी जाएगी ।
6. भंडारण प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ दिन 8.00 बजे प्रातः से 8.00 बजे रात्रि तक होगा ।

#### 2.6 कार्यालय आवास (पतन क्षेत्र के भीतर) के लिए प्रभार

प्रभार का आधार	दर
प्रति माह प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग	60.00 रुपए

अध्याय-IVविविध प्रभार1. पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं	विवरण	प्रति किलोलीटर अथवा उसके भाग के लिए दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	बर्थ के पास पोतों/नौका को आपूरित जल न्यूनतम 100 कि.ली. के लिए प्रभार के अधीन	51 रुपए	1.49 अमरीकी डालर

टिप्पणी:-

अगर पोत का स्वामी, मास्टर अथवा एजेंट या उसका प्राधिकृत प्रतिनिधि मांगे गए अनुसार जल की सुपुर्दग्दी लेने से इंकार करता है तो यथानिर्धारित न्यूनतम प्रभार लगाया जाएगा।

2. प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र और सांख्यिकीय विवरणी जारी करने के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	स्थायी प्रवेश परमिट और टोकन जारी करने के लिए प्रभार	50.00 रुपए
2.	यातायात और समुद्री विभागों द्वारा प्रमाणपत्र और सांख्यिकीय विवरणी जारी करने के लिए प्रभार	50.00 रुपए

टिप्पणियाँ :-

- भारत सरकार, राज्य सरकारों के गैर-वाणिज्यिक विभागों, सरकार द्वारा नियुक्त समितियों, प्रेस एजेंसियों अथवा समाचारपत्र में प्रकाशनार्थ सांख्यिकी की अपेक्षा करने वाले उनके प्रतिनिधियों से कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा।
- केपीटी के कर्मचारियों को पास/टोकन जारी करने के लिए कोई फीस प्रभार्य नहीं होगी।
- कार्गे प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट आदि के लिए किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1.	3 टन तक की क्षमता का फोर्क लिफ्ट ट्रक उसका भाग	प्रति घंटा अथवा	280.00	560.00
2.	3 टन से अधिक और 5 टन तक क्षमता का फोर्क लिफ्ट ट्रक	— तदैव —	311.00	622.00
3.	पे-लोडर (अग्र सिरा लोडर)	— तदैव —	352.00	704.00
4.	ट्रैक्टर (10 टन तक की क्षमता)	— तदैव —	278.00	556.00

**टिप्पणियाँ :-**

1. (i) किराया प्रभार 30 मिनट के अधिकतम मार्गस्थ समय के अधीन उपस्कर के प्रेषण के समय से प्रारंभ होगा, बशर्ते कि इस प्रकार प्रेषित उपस्कर कार्यस्थल पर प्रचालन के लिए उपलब्ध कराया जाता है।  
(ii) उपस्कर की खराबी और मांग की अवधि के दौरान स्वयं अपने कार्य के लिए पत्तन द्वारा उपस्कर की वापसी के कारण 30 मिनट और उससे अधिक के प्रत्येक बार रोकने की अवधि किराया अवधि के परिकलन के लिए शामिल नहीं की जाएगी।
2. पार्टियों से दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए क्रेन और अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्करों हेतु निर्दिष्ट पालियों/अवधि के लिए कार्यदिवसों को 2.30 बजे तक मांग प्रस्तुत करने की अपेक्षा होती है। कर्मचारियों और उपस्कर की उपलब्धता के अधीन उपस्कर प्रदान किया जाएगा।
3. पार्टियों को एक घंटे की नोटिस देकर उन्हें उपस्कर की आपूर्ति के पूर्व अथवा बाद में उसकी मांग को रद्द करने की अनुमति दी जाती है।
4. ऊपर 2 और 3 में निर्दिष्ट शर्तें कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों, जिसके लिए वर्ध किराया प्रभार शामिल हैं, के लिए पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को घाट क्रेनों की आपूर्ति पर भी लागू होगी।

**4. तौल प्रभारों की अनुसूची**

विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1. ट्रकों और अन्य छोटे वाहनों द्वारा तौल सेतु के प्रयोग के लिए	प्रति वाहन	20.00
2. ट्रेलरों और अन्य बड़े वाहनों द्वारा तौल सेतु के प्रयोग के लिए	— तदैव —	40.00
3. केवल बाट को किराए पर लेने के लिए	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति सेट	10.00
4. वजन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	प्रति प्रेषण	50.00

**टिप्पणियाँ:-**

1. परिचारक श्रमिक की आपूर्ति संबंधित पार्टियों द्वारा की जाएगी।
2. वजन करने का कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा, अगर पत्तन प्रभारों के आंकलन के प्रयोजनार्थ पत्तन के हित में वजन किया जाता है।

**5. डर्टी ब्लास्ट टैंक, पीओएल पदार्थों के अंतरण/परस्पर-अंतरण प्रभारों की अनुसूची**

विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1. 4000 टन क्षमता के डर्टी ब्लास्ट टंकियों के प्रयोग के लिए	8 घंटे अथवा उसके भाग की प्रति पाली	15,500.00 रुपए
2. (i) ओल्ड कंडला में डर्टी ब्लास्ट टंकी से एचपीसीएल टर्मिनल खरियोहर और विलोभत: केपीटी के 12" व्यास की पाइपलाइन से पीओएल उत्पादों का अंतरण	—तदैव—	5520.00 रुपए

(ii)	12" व्यास की पाइपलाइन से जुड़े डीजल चरसिलित पम्प (600 अश्वशक्ति)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	584.00	रुपए
(iii)	12" व्यास पाइपलाइन के साथ विद्युत पम्प (519 अश्वशक्ति)	— तदैव —	338.00	रुपए
(iv)	16/2" व्यास पाइपलाइन के साथ विद्युत पम्प (519 अश्वशक्ति)	—तदैव	337.00	रुपए
3.	कंडला पत्तन न्यास की पाइपलाइन के माध्यम से मैसर्स आईओसी के अग्र तट से खरिरओहर में तेल कंपनियों और विलोमतः पीओएल उत्पादों का परस्पर अंतरण	8 घंटे अथवा उसके भाग की प्रति पाली	10820.00	रुपए

अनुसूची 1, 2, 4 और 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां :-

उपकरण इस शर्त के अधीन किराए पर दिए जाएंगे कि पत्तन जीवन अथवा संपत्ति की किसी प्रकार की हानि अथवा क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जोकि किसी भी चरण में उपकरण के असफल होने अथवा उससे सीधे हो और किराएदार उपकरणों को सही रूप में और अच्छी स्थिति में रखेगा तथा किराएदार द्वारा स्वयं अथवा अन्यथा उपयोग किए जा रहे उपकरणों को सभी मामलों में दुर्घटना अथवा आग अथवा अन्यथा होने वाली सभी प्रकार की क्षति (उचित टूट-फूट स्वीकार्य) के लिए क्षतिपूर्ति करेगा। टूट-फूट की मरम्मत की लागत सामान्य अप्रत्यक्ष और सेटेज प्रभारों सहित इस प्रयोजनार्थ व्यय की गई यास्ताविक राशि होगी, जबकि प्रतिस्थापन की लागत मूल बही लागत अथवा प्रतिस्थापन की लागत, जो भी अधिक हो, होगी।

#### 6. पत्तन प्लोटिंग क्राफ्टों के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर	
			तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
1.	<u>टर्ज</u>			
	(क) 7.5 टन बीपी तक	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	3500.00 10,000.00 13,500.00	120.00 475.00 500.00
	(ख) 7.80 से 20 टन बीपी तक		(न्यूनतम 40,500 रुपए के शर्ताधीन)	(न्यूनतम 1500 अमरीकी डालर के शर्ताधीन)
	(ग) 21 से 35 टन बीपी तक			
2.	<u>लांचेज</u>			
	(क) 200 टन बीएचपी तक	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	1024.00 3000.00 2387.65	34.58 100.00 90.80
3.	आग्नि शमन क्राफ्ट	प्रति 8 घंटे का ब्लॉक या उसके भाग के लिए	38,680.00	1841.17
4.	जल नौका 'भीमसेन'	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	3410.00	162.32

## टिप्पणियाः—

1. वाडीनार में पीछे खींचने के प्रचालन के लिए 35 टन बीपी टग के किराया प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन होंगे :—
  - (i) किराया प्रभार 8 घंटे या उसके भाग के लिए प्रति ब्लॉक के लिए लगाए जाएंगे । तटीय पोत के लिए दर 1,66,168/-रुपए और विदेशगामी पोत के लिए दर 5482.10 अमरीकी डालर होगी ।
  - (ii) यदि किराए का आधा ब्लॉक 4 घंटे अथवा 4 घंटे से कम है, तब तटीय पोत के लिए दर 83,084/-रुपए होगी और आधे ब्लॉक के लिए विदेशगामी पोत के मामले में 2731.07 अमरीकी डालर होगी ।
  - (iii) यदि टग तेल कंपनियों द्वारा पीछे खींचने के प्रचालन से पहले अथवा बाद में लगातार तौर पर किराए पर लिया जाता है, तब प्रभार 4 घंटे अथवा उसके भाग के आधे ब्लॉक के लिए तटीय पोत के वास्ते 83,084/-रुपए की दर पर और विदेशगामी पोत के लिए 2731.05 अमरीकी डालर की दर पर लगाए जाएंगे ।
2. जहां एजेंट, पोतों के स्वामी/मास्टर अथवा अन्य पत्तन प्रयोक्ता, समय के अनुसार उपलब्धता, सुविधा के शर्ताधीन कड़ला पत्तन सीमाओं के भीतर ड्यूटी पर पत्तन न्यास पायलटों अथवा अन्य कर्मचारियों के साथ लांचेज की हिस्सेदारी करते हैं, तब प्रत्येक पार्टी को क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार के रूप में दरों के मान में निर्धारित दर के एक-तिहाई का भुगतान करना होगा ।
3. मूरिग अथवा लंगरगाह में कंडला क्रीक के भीतर प्रयोग के लिए एजेंटों अथवा पोत के मास्टर/स्वामियों अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन लांचेज के किराए के लिए प्रभारों में वर्तमान दर के 50% तक कमी की जाएगी, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमरीकी डालर और तटीय पोत के मामले में 180/-रुपए होंगे ।
4. यदि किसी क्राफ्ट में एक से अधिक पार्टियों द्वारा हिस्सेदारी की जाती है, तब देय प्रभार पूर्वोक्तानुसार विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमरीकी डालर और तटीय पोत के मामले में 180/-रुपए न्यूनतम के शर्ताधीन होंगे तथा सभी पार्टियों द्वारा बराबर-बराबर हिस्सेदारी की जाएगी ।
5. कड़ला पत्तन सीमाओं के भीतर लैश बार्जिंग की टार्किंग करने के लिए पत्तन के टग के किराए पर लेने के लिए प्रभारों में निर्धारित दर के 50% तक कमी की जाएगी ।
7. स्टील फ्लोटिंग ड्राई डॉक के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	प्रति पोत दर					
		30 मी० तक लंबे क्राफ्ट		30 से 60 मी० तक लंबे क्राफ्ट		60 मी० से अधिक लंबे क्राफ्ट	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अम.डालर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अम.डालर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अम.डालर)
1.	पहले दिन के किराए और शुक्क गोदी की सफाई सहित शुक्क गोदी में पोत को जोड़ना और खोलना	49,921	14,58.40	59,844	17,48.30	69,819	20,39.70
2.	दूसरे दिन से 8वें दिन सक का शुक्क गोदी किराया (दोनों दिनों सहित) प्रति दिन या उसके भाग के लिए	17,649	515.60	21,180	618.75	24,711	721.90

3.	9वें से 20वें दिन तक का शुष्क गोदी किराया (दोनों दिनों सहित) प्रति दिन या उसके भाग के लिए	28,475	773.44	31,769	928.10	37,064	1082.80
4.	21वें दिन से लेकर आगे तक के लिए प्रति दिन या उसके भाग के लिए शुष्क गोदी किराया	42,653	12,46.08	51,184	14,95.30	59,714	1744.50

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत		विदेशगामी पोत	
		(रुपए)	(अमरीकी डालर)	(रुपए)	(अमरीकी डालर)
5.	मरम्मत के दौरान कील ब्लॉक हटाना और पुनः लगाना। इसके अलावा, यदि आवश्यक हो, किसी पोत के निर्माण में विशेष रूप से विशिष्ट ब्लॉक लगाना	2806.85	82	प्रति ब्लॉक	प्रति ब्लॉक

#### टिप्पणियां :-

1. (क) शुष्क गोदी में क्राफ्ट खड़ा करने और हटाने के लिए प्रभार दरों के मान के अनुसार लगाए जाएंगे।  
(ख) किराएदार को प्रथम दिन को छोड़कर अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी चाहिए।
2. शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात् गोदी क्रेन, स्टैगिंग, समुद्री जल, प्रसाधन-स्नानघर इत्यादि की सुविधा, इनके उपलब्ध होने के शर्ताधीन पाली शुष्क गोदी के भीतर केवल पोत के रुकने के दौरान ही निःशुल्क प्रदान की जाएंगी। शुष्क गोदी क्रेन पर केवल दिन की पाली में उन की उपलब्धता के शर्ताधीन घंटों के आधार पर प्रभारों की वसूली की जाएंगी। दिन की पाली के दौरान शुष्क गोदी क्रेन की व्यवस्था के लिए प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 500/-रुपए किराया प्रभार होगा। यदि दिन की पाली के आगे अर्थात् 1600 बजे के बाद क्रेन प्रयोग की जाती है, तब प्रभार दिन के प्रभारों के दुगुने पर प्रति घंटा वसूल किए जाएंगे।
3. किराये की अवधि कैलेंडर की तारीख के 0000 घंटे से गिनी जाएगी, जब डुबोने का कार्य आरंभ होता है और 2400 बजे तक कैलेंडर तारीख को जोड़ने का कार्य होता है, जब गोदी में खोलने का कार्य समाप्त हो जाता है।
4. शुष्क गोदी से कूड़ा-कर्कट हटाने का कार्य किरायेदार द्वारा किया जाएगा।
5. देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिनों की अवधि के लिए होंगे और अनुवर्ती दिन के किसी हिस्से को भी पूरा दिन गिना जाएगा।
6. जब एक से अधिक पोतों को बांधने और खोलने का कार्य किया जाता है, तब केवल किराया प्रभारों में पोतों के विस्थापन के आधार पर समानुपातिक रूप में हिस्सेदारी की जाएगी।
7. पोत के बांधने/खोलने के प्रचालन के दौरान और शुष्क गोदी के भीतर/पार्श्व में ठहरने के दौरान शुष्क गोदी को होने वाली किसी भी प्रकार की क्षति के लिए किरायेदार उत्तरदायी होगा और क्षति/हानि की लागत की किरायेदार से वसूली की जाएगी। किसी भी कारण से शुष्क गोदी का उपयोग करने वाले पोत को रोकने के लिए केपीटी किसी भी प्रकार की जिम्मेदारी/दायित्व स्वीकार नहीं करेगा।
8. यह पतन शुष्क गोदी के भीतर/पार्श्व में खड़े क्राफ्ट/उसके सदस्यों को होने वाले किसी भी प्रकार के हानि/क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
9. रविवार/अवकाश के दिन पोत को बांधने/खोलने के लिए इस अनुसूची के क्रम संख्या 1 में उल्लिखित दरों के 30 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।

10. पोत को बांधने अथवा खोलने के प्रचालन को रद्द कर दिए जाने के मामले में किराएदार क्रम संख्या 1 में उल्लिखित प्रभारों का 50 प्रतिशत लगाया जाएगा ।  
प्रचालन रद्द करने के लिए यह अतिरिक्त प्रभार तब नहीं लगाएं जाएंगे, यदि प्रचालन के लिए निर्धारित दिन से पहले दिन को 1400 बजे तक गोदी प्रभारी को लिखित में पूर्व सूचना प्रस्तुत कर दी जाती है ।
11. यदि पोत बांधने/खोलने के प्रचालन के दौरान केपीटी शुष्क गोदी का उपयोग करने के लिए टग, लाच की सेवाएं लेता है, तब उस पर प्रभार नहीं लगेंगे ।
12. शुष्क गोदी के उपयोग के लिए मांगपत्र प्रस्तुत करते समय किरायेदार को तारीखों का उल्लेख करते हुए शुष्क गोदी में ठहरने की संभावित अवधि के साथ-साथ पोत से संबंधित सभी व्योरे प्रस्तुत करने होंगे ।
13. किसी स्थिति में, यदि किसी पोत को विनियमित आवधि, जिसके लिए पोत शुष्क गोदी में पहले से ही उपरिथित है, की समाप्ति से पहले ड्राई-डॉक करना आवश्यक हो जाता है, तब उस पोत पर उन 2 दिनों अर्थात् प्रचालन के दिन और उससे पहले दिन के लिए लागू किराया प्रभारों का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा । पूर्ववर्ती पोत के ड्राई डॉक के लिए उत्तरवर्ती पोत के उन 2 दिनों के संबंध में शेष 75 प्रतिशत किराया प्रभार लागू होंगे, यह उस पर लागू सामान्य प्रभार के अतिरिक्त होंगे अर्थात् यदि अन्य पोत को पहले से ही उपरिथित पोत के ठहरने के 8वें दिन ड्राई डॉक किया जाता है, तब उससे 7वें और 8वें दिन के लिए लागू दर का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा और इस लागू दर का शेष 75 प्रतिशत ड्राई डॉक करवाने वाले पोत पर लगाया जाएगा और यह प्रभार उसके प्रचालन और ठहरने के लिए लागू सामान्य प्रभारों के अतिरिक्त होगा ।
14. जब शुष्क गोदी में 2 या अधिक पोत खड़े हों और किसी कारणवश एक पोत अवधि समाप्त होने पर खोलने के लिए तैयार नहीं है, जिस अवधि के लिए इस पोत के ठहरने को अन्य पोत के साथ विनियमित किया गया था तथा खुलने के लिए शुष्क गोदी में रुके अन्य पोत या पोतों को रुकना पड़ रहा है, तब पत्तन पूर्ववर्ती पोत से सामान्य लागू प्रभारों के अलावा ठहरने की अवधि के दौरान अनुरूपी पोत या पोतों के लिए लागू किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत वसूल कर सकता है । तथापि, रोके गए पोत अथवा पोतों की रुकने की अवधि के लिए लागू किराया प्रभारों के शेष 25 प्रतिशत का पत्तन को भुगतान करना होगा ।
15. स्थिति के दूसरे रूप में होने के मामले में अर्थात् शुष्क गोदी में किसी पोत को उसकी विनियमित अवधि के समाप्त होने से पूर्व ही खोला जाना अपेक्षित हो, तब विनियमित अवधि के भीतर शुष्क गोदी में रुकने वाले अन्य पोतों पर इन दो दिनों अर्थात् प्रचालन के दिन और उससे पहले दिन के लिए प्रभार लागू दर के 25 प्रतिशत की दर पर लगाए जाएंगे और इस दर का 75 प्रतिशत निर्धारित तारीख से पहले खोले जाने वाले पोत पर इन दो दिनों के लिए उस पर लागू सामान्य प्रभारों के अतिरिक्त लगाया जाएगा ।
- 8 डॉक के भीतर चलने वाले वाहनों के लिए प्रभारों की अनुसूची

मद सं०	वर्गीकरण	प्रतिदिन दर (रुपए)	प्रति माह दर (रुपए)	प्रति वर्ष दर (रुपए)
1.	बसें और लॉरी	10.00	120.00	350.00
2.	टैक्सी	5.00	50.00	180.00
3.	आटोरिक्शा	4.00	20.00	70.00
4.	ठेला	1.00	10.00	30.00
5.	चल कार्गो प्रहस्तन उपरकर (मोबाइल क्रेन, फोर्क लिफ्ट, एफईएल आदि)	20.00	500.00	—

## टिप्पणियां :-

- दिन, मध्य रात्रि से मध्य रात्रि तक का एक कैलेंडर दिन माना जाएगा ।
- उपर्युक्त प्रभार ओओटी वाडीनार में लागू नहीं होंगे ।

9. पोतों/बाजौं से और तक से भिन्न कार्गो प्रहस्तन के लिए किराए पर ली जाने वाली विद्युत घाट क्रेनों के किराए के लिए प्रभारों की अनुसूची  
प्रति क्रेन/प्रति घंटा 641.25 रुपए

1. क्रेन के लिए की गई मांग रद्द करने के लिए लिखित में एक घंटे का नोटिस देना होगा अन्यथा छुटियों को छोड़कर आधी पाली के लिए निर्धारित प्रभार लगाए जाएंगे, जिसके लिए 24 घंटे का नोटिस आवश्यक होता है और ऐसा न करने पर दो शिफ्टों के लिए प्रभार लगाए जाएंगे।
2. क्रेनें सामान्यतया समय—समय पर निर्धारित शिफ्ट घंटों के दौरान कार्य हेतु उपलब्ध कराई जाएंगी। यदि क्रेनों की भोजनावकाश के समय आवश्यकता पड़ती है तो केपीटी या इसके प्राधिकृत अधिकारी को अग्रिम तौर पर विधिवत सूचित किया जाएगा और ऐसी मांग पर आवश्यकता तथा केपीटी के विवेकानुसार विचार किया जाएगा।
3. (i) क्रेनों पर निर्धारित लिफिटिंग क्षमता से अधिक भार नहीं लादा जाएगा।  
(ii) क्षेत्र में माल उतार रहे किसी पोत के खुले हैच मार्ग के नीचे से आयात माल को सीधे उतारा जाएगा और किसी भी हालत में क्रेनों को अड़याल के नीचे से माल हटाने अथवा तोड़ने के कार्य में नहीं लगाया जाएगा।  
(iii) लिफ्टों का अकेले प्रयोग किया जाएगा और यातायात प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना उनके लिफ्ट से कोई अन्य लिफिटिंग गियर जोड़कर प्रयोग नहीं किया जाएगा।  
(iv) पोत के अधिकारी को देखना चाहिए कि पत्तन क्रेन के आसपास पोत का गियर क्षेत्र साफ—सुधरा और बाधारहित होना चाहिए।  
(v) 1000 किंवद्दन से अधिक वाली भारी लिफ्टों के लिए पोत के मास्टर द्वारा घोषणा की जाएगी, जोकि गलत घोषण के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी होगा।  
(vi) क्रेनें, यदि उपलब्ध हों, तो इस शर्त पर उपलब्ध कराई जाएंगी कि पत्तन क्रेनों के उपयोग से होने वाले किसी प्रकार के नुकसान, क्षति अथवा ब्रेक डाउन के लिए उत्तरदायी नहीं होगा और ऐसे किसी नुकसान, क्षति अथवा ब्रेकडाउन का दायित्व उस पोत पर होगा, जिसके लिए क्रेन या क्रेनें उस समय कार्य कर रही थीं।  
(vii) क्षेत्र पर किसी पोत से कार्गो पोत के मास्टर या स्वामी या उसके जहाजी कुलियों के पर्यवेक्षण के बिना नहीं उतारा जाएगा। ऐसे मास्टर या स्वामी या जहाजी कुली ऐसे पोत के नौतल पर आयातक द्वारा लापरवाही से माल उतारने के कारण जीवन, अंग अथवा संपत्ति को होने वाले किसी नुकसान या क्षति के लिए व्यक्तिगत तौर पर जिम्मेदार होंगे।  
(viii) क्षेत्र में खड़े पोत के मास्टर और स्वामी तथा उनके जहाजी कुली पत्तन के क्षेत्र और अन्य संपत्ति से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष जुड़े स्थानों पर पोत के उन हिस्सों में प्रकाश की समुचित व्यवस्था करने के लिए व्यक्तिगत रूप में और पूर्णतया उत्तरदायी होंगे। चूक होने पर जीवन, शरीर के अंग अथवा संपत्ति को होने वाले नुकसान अथवा क्षति के लिए वे पत्तन के प्रति संयुक्त रूप में और स्वयं उत्तरदायी होंगे।  
(ix) किराए पर ली गई घाट क्रेनों का प्रचालन आरंभ होने के बाद यदि प्रत्येक अवसर पर 30 मिनट से कम नहीं, लगातार अवधि के लिए किराएदार की ओर से कोई कारण न होने अथवा विद्युत बंद होने के कारण घाट पर प्रचालन बंद हो जाता है, तब किराएदार ऐसी कामबंदी अवधि के लिए यिदेशगामी पोतों के संबंध में 37.50/-रुपए प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए 25/-रुपए प्रति घंटा की दर पर कटौती के लिए पात्र होगा। इस प्रयोजनार्थ, 30 मिनट से अधिक की कामबंदी की अवधि को एक घंटे के अगले चौथाई भाग तक पूर्णकित किया जाएगा।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 17th April, 2002

**No. TAMP/114/2001-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for a general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/114/2001-KPT

The Kandla Port Trust (KPT)

Applicant

**ORDER**  
(Passed on this 8<sup>th</sup> day of April 2002)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

**2.1.** The KPT has stated the following main reasons for proposing a general revision of its Scale of Rates:

- (i). A comprehensive revision of its SOR was last done in November, 1993; and, thereafter no general revision of the tariff structure was undertaken due to the strong financial position of the KPT and emergence of various private ports in the nearby vicinity of the Kandla port.

The tariff was, however, revised subsequently on several occasions on piece-meal basis in respect of hire charges of floating crafts, storage charges, etc.

- (ii). Both the TAMP and the Ministry of Shipping have directed the KPT to go in for general revision of tariffs; and, also stressed that the Port Trust has to ensure a rate of Return on Investments (ROI) as per the prescribed guidelines.

- (iii). Due to cross-subsidisation of general cargo by the oil traffic, the upward revision of tariff had been avoided; however, with the commissioning of Reliance Refinery and the PVKL Pipeline, the oil traffic has registered a steep decline of about 7.7 MTPA during the financial year 2000-01 as compared to the financial year 1999-2000. The year 2001-02 has also indicated a downward trend in the POL traffic making the cross-subsidisation impossible.

- (iv). The financial position of the Kandla division of the KPT indicates an operating deficit of Rs. 2.89 crores in the year 2000-01, which if combined with the return on the investment (@ 18% on assets worth Rs. 400 crores) will necessitate a hike in tariffs by approximately 71% of the operating income.

- (v). The financial position of the Vadinar Division being in surplus, no revision in the SOR for the activities at the Vadinar Division is proposed.

- (vi). The operating costs and other expenditure have increased manifold, since last revision in 1993. There has been 125% increase in the operating cost, 160% increase in the salaries & wages, 565% increase in the pension cost; 543% increase in the power cost; and, fuel cost has increased by 30% during the year 2000-01 resulting in increase in the cost of water supply and overall increase in the cost of materials required by the port trust. Apart from these costs there has been on-going expenditure on dredging for deepening and maintenance of channel draft of 13.5 meters.

- (vii). The heavy investments of around Rs. 333.84 crores made during the last eight years for providing the infrastructural facilities have resulted increased operating and maintenance cost and depreciation. The ambitious expansion plans for development of the port infrastructure shall also entail heavy capital expenditure to the tune of Rs. 497.70 crores in the next five years.

2.2. The KPT has reportedly considered the following main points while proposing general revision of its Scale of Rates:

- (i). Overall scenario of the Industry with reference to market, economy, competition, and, impact of two successive natural calamities viz. cyclone in June 1998 and earthquake in January 2001, which have badly affected the trade of the Kutch region in particular.
- (ii). Standardisation and simplification in the tariff structure to ensure more transparency and simplicity.
- (iii). Tariff leverage for deciding about the promotional pricing for oil jetties to ensure better utilisation of spare / idle capacity.
- (iv). Tariff prevailing in the neighboring ports.

2.3. The highlights of the tariffs proposed by the KPT are as follows:

- (i). Vessel related charges (at Kandla Division) are proposed to be increased in the range of 43% to 57%. It is proposed to prescribe wharfage on bulk cargo; and, to levy an additional charge of Rs.15/- PMT for break-bulk cargo requiring port labour.
- (ii). Wharfage of POL and LPG is proposed to be increased by 60% wharfage on edible oil and non-hazardous chemicals is proposed to be increased by 14%.
- (iii). Separate charges for supply of additional tugs are proposed instead of including them in the pilotage fee.
- (iv). Stream dues at inner anchorage is proposed as 20% of Berth hire charges.
- (v). Schedule of Warehousing charges is proposed to be deleted.
- (vi). The hire charges for floating crafts is proposed to be rationalised based on the capacity of the crafts. Similarly it is proposed to rationalise the dry dock charges based on the size of the crafts.

2.4. The proposal was approved by the Board of Trustees of the KPT unanimously in their meeting held on 7 November 2001.

2.5. The KPT has requested to grant approval to its proposal of general revision in its Scale of Rates by 50%. The KPT has added that it requires additional revenue of around Rs. 75 crores to bridge the cost deficit. Taking into consideration market economy, competition and impact of two natural calamities, it has decided to moderate the hike in tariffs required. A moderate hike of 50% in rates proposed is expected to yield additional revenue of Rs. 33 crores per annum.

3.1. The cost statements initially furnished by the KPT contained figures for the past 3 years only; however, since tariff validity cycle of two years is adopted, the cost position in respect of next two years i.e. 2002-03 and 2003-04 will be relevant for determining the extent of tariff adjustments required. The KPT was, therefore, advised to submit the revised cost statements accordingly.

3.2. The KPT has subsequently in January 2002 furnished the revised cost statements for the year 2001-02, 2002-03 and 2003-04.

4. In accordance with the consultation procedure prescribed, the proposal of the KPT was circulated to various concerned port users/ representative bodies of port users for their comments. At the request of the users, the last date for furnishing their comments has been

extended twice upto 20 February 2002. The comments received from them are summarised below:

**All India Rice Exporters' Association (AIREA)**

- (i). As against the present wharfage rate of Rs.15/- per tonne (after giving a rebate of 50% for export cargo) on food grains, the proposed rate is Rs.26.25 per tonne (Basic rate - Rs.11.25 +Shore Labour levy - Rs.15/-). The proposed increase of 77% will shoot up the cost thereby making the exports of food grains more expensive and compel buyers to move to other rice exporting countries.
- (ii). The handling charges shall not be increased in the present competitive environment as exporters are already working on wafer thin profits.

**Federation of Port Users & Customs House Agents'(FPU&CHA)**

- (i). While all the Major Ports are re-organising themselves to provide best of the services at reasonable charges, keeping in view the international competitive scenario prevailing in Shipping Industry, it is not an appropriate time to go in for any escalation. More so, in view of the two recent natural disastrous calamities, which has completely destroyed the economy of Kutch District.
- (ii). The justification given for the proposed hike as regards the timing of last general revision, the operating deficit and the resultant short recovery inclusive of ROI @ 18% on assets must be viewed with reference to the piecemeal revisions undertaken by the KPT wherever necessary.
- (iii). While computing the deficit for Rs. 2.89 crores, an investment of Rs. 47.89 crores is said to have been made for construction of Berth No. 9, during the period of last 8 years, (1993-2001). This is not correct as the expenditure on construction of Berth No. 9 is also projected in the capital expenditure of Rs. 497.70 crores planned for the next five years. The necessary adjustments on this account shall convert the deficit of Rs. 2.89 crore into a surplus of Rs. 45.00 crores.
- (iv). The ROI @ 18% on the assets worth Rs. 400 crores is nothing but a hypothetical deficit. The KPT has correctly submitted that either wing's losses need not be compensated from the other wing i.e. Kandla unit with the Vadinar unit. Likewise, the loss on account of reduction of oil traffic need not be compensated from the increase in income of the dry cargo services / handlings.
- (v). The reasons for increase in employees cost, dredging cost, fuel, water, etc., taking 1993 as the base year are not correct, as upto the year 1999 the ratio of income and / or surplus was more as compared to year 1993.
- (vi). The Central Government and the State Government have provided relief in Excise duty and Sales Tax in addition to allowing various other incentives for a period of five years in view of the colossal losses suffered by the Kutch district. The KPT is also expected to maintain parity with the Government and keep the general tariff revision in abeyance for a period of five years.
- (vii). The issue of CISF and its expenditure is irrelevant which has arisen because of the failure of the KPT to safeguard the valuable properties of the KPT and the users, as custodian. The CISF expenditure is an additional burden on the users.
- (viii). Under the plea of general revision, the facility of warehousing which is normally provided by the Ports, as stipulated under the Major Port Trust Act has been withdrawn. The existing warehousing facilities need to be continued for expansion of containerised traffic at the Kandla Port.

- (ix). The competition which the Port is facing has to be viewed seriously from the commercial and cost point of view. The increase in expenditure in the year 2000 is mainly due to wage-revision of the employees, which will not be a permanent feature, and for which allocation of funds shall be made every year. Showing employees expenses as one of the element contributing to increase in the total expenses is not a reasonable justification.
- (x). The KPT has avoided the element of existence of Dock Labour Board (DLB) at Kandla, whereas, nearby ports are free from the same. The DLB workers' sundry alone works out to Rs. 35 to 40 PMT at the Kandla Port towards stevedoring job, in addition to the actual cost of labour wages from Rs. 15 to 20 PMT, whereas at a nearby port, the cost of stevedoring is around Rs.18 to 20 PMT only.
- (xi). The other incentives and facilities extended by nearby ports such as allowing credit facility for port dues payment are not considered by the Kandla Port merely because its location is ideal to serve the Northern part of India. The nearby ports are developing the container terminal / conveyor belt system equipped with latest and modern operational equipments of International standard; and hence, economically, are in tough competition with the Kandla Port.
- (xii). The Port administration is expected to consult the users at a different forum, which has been avoided and the burden is completely shifted on to the TAMP. The claim that the Board of Trustees have unanimously approved the proposal is, therefore, not correct.
- (xiii). Proposed hike of 50% in the Scale of Rates to collect Rs.33 crores is not just and fair. The KPT's claim that an investment of Rs. 333.87 crores has been made for providing infrastructure for cargo handling during last 8 years needs to be factually and pragmatically understood. The Port on one hand claims to have made investment for construction of Berth No. 9 whereas at the same time Rs.47.89 crores has been envisaged in the projected capital expenditure for this purpose.
- (xiv). Development of Bunder-basin is a routine expenditure, which has been avoided by the port till date. Otherwise, the small crafts traffic could have started long back at the KPT.
- (xv). If the non-insurance charges collected by the KPT for more than 40 years @ 50% of hire cost was kept exclusively for future risk/damages, it would have covered and compensated the losses suffered in the calamities.
- (xvi). The KPT has a reserve of Rs.1100 crores, which has been invested in securities / loans / FDRs, etc. The annual income of around Rs. 100 crores does not seem to have been considered in the proposed revision of Scale of Rates.
- (xvii). The KPT is constructing berths and allowing the same on lease to private organisations. That being so the projected expenditure for construction of additional berth shall not be included in the capital block.
- (xviii). The feasibility of handling general cargo at the oil jetty by constructing conveyor belt system and developing the nearby area may be worked out to utilise the idle/under-utilised facilities.
- (xix). In the nearby ports, vessel-related expenses constitute only Berth Hire and Pilotage, whereas at the Kandla Port it includes levy of Port Dues, Pilotage, Berth hire and Stream Dues plus 5% service tax. As a result the nearby ports are found to be more favourable to the users so far as handing cost is concerned.
- (xx). An unbearable increase to the tune of 40% to 1887% has been proposed in the entire general revision proposal under the plea that an additional revenue of Rs.

33 crores per annum will be generated though the overall hike proposed of 50% of the existing tariffs.

- (xxi). Heavy burden have been imposed on containerised cargo availing services of fire fighting equipment and other services provided by the Port. Instead of developing hazardous cargo depot, import of hazardous cargo has been discouraged, which gives an impression that the KPT is avoiding responsibilities and traffic as well.

#### **Kandla Timber Association**

- (i). Our country has to depend on the import of Timber logs for own consumption because the Government of India has banned cutting of forests for timber. The proposed increase in the charges will defeat the very purpose of protecting our forests.
- (ii). The Timber Industry being a labour oriented industry, it must be provided with a growth oriented environment.
- (iii). The import of Timber Logs entails dealing in the international market in competition with the developed countries, whose currency is very strong as compared to ours.
- (iv). The present hike will have an adverse effect on the growth of timber industry and also on the income of the KPT from this commodity. An increase of 10% to 15% is, however, acceptable.

#### **Indian Farmers Fertiliser Cooperative Ltd. (IFFCO)**

Since the jetty in the O.J. region of the KPT has been built and maintained by it, the KPT must not levy wharfage on its cargo handled at the IFFCO jetty. In case, it is proposed to levy the wharfage charges, the proposed upward revision will not be reasonable and will need to be reviewed.

#### **Kandla Port Stevedores' Association (KPSA)**

Its views has been incorporated by the FPU&CHA. In addition to that, it has stated that the port has not furnished any item-wise justification of the proposed increase in the tariffs.

#### **Kandla Port Steamship Agent's Association (KPSAA)**

- (i). The reasons given for proposing steep hike in the SOR to the extent of 50% are not adequate to justify the proposal. The proposed increase will make the Kandla port more expensive forcing the users to sever their consistent support to the Kandla Port.
- (ii). The services and facilities provide must commensurate with the increased cost to the Port users. The KPT has, however, not given any details to improve the general working conditions at the Port, which may directly or indirectly reduce its costs. Increasing the revenue by imposing a hike in tariff is considered to be the only solution by the Port. No efforts are contemplated to reduce the operating expenses with a view to generate surplus.
- (iii). The Kandla Port is expensive because of numerous extra unofficial costs, which keeps on increasing without any corresponding improvement in the service and facilities. The port users have to bear the speed money of Rs.35/- to 40/- PMT to be paid to the DLB workers in addition the amounts payable officially as per the DLB bill. No attempts have been made to curb or eliminate these costs.

- (iv). The services of the KPT watch and ward staff is continued to be retained along with the CISF for security of cargo and properties. The KPT staff is being deployed for providing security at the residences of the KPT officers, which appears to be a new perquisite provided by the KPT.
- The KPT has absolved itself from the duty of providing security to the containers and cargo therein in the port; and, the users have been asked to provide their own security.
- (v). The KPT is the bailee of the cargo in the port, which belongs to the importers and exporters; and, the port has both moral and legal obligation to protect their interest. By deploying the CISF, if pilferage has become lower, the KPT has merely fulfilled its obligation. The justification in this regard for increasing the port tariff cannot be accepted.
- (vi). Kandla is not an exception to the dredging cost. The port must explain the effectiveness of dredging done in the port. If such huge amounts are spent, the benefit must go to the port and port users. So far, the expenditure incurred on this account did not contribute towards improving the draft of the Kandla Port.
- (vii). The Adani port at Mundra poses a biggest threat to Kandla port for its deep draft and mechanical handling. In addition, minor ports in Gujarat are developing fast and expanding.
- (viii). The Kandla Port enjoys an inherent advantage of the North Indian traffic from the distance point of view. The fast developing minor ports will no doubt wean away the Kandla's traffic if in one stroke an increase as steep as 50% is imposed.
- (ix). The capital expenditure of Rs. 333 crores for infrastructure development in the last eight years had become necessary because in the past the KPT did not make adequate investments although it made profits. For example instead of having a Container Terminal at the port, the KPT gave loans to other ports ignoring the present and future infrastructural development needs of the KPT.
- (x). The KPT has not enlightened the latest financial position of its Vadinar unit in its proposal. Since the Accounts of the two units are merged, It is important to disclose the combined profit or loss position.
- (xi). It has reiterated the views of the FPU & CHA as regards relief granted by the Central and the State Government in the Excise duty and Sales tax to the trade and industry due to the earthquake in January 2001. The proposal of the KPT will negate this very purpose.
- (xii). The KPT would have handled higher traffic and avoided detention of vessels to a large extent if the bunder area had been developed earlier to handle barges.
- (xiii). Apart from the cargo and marine related income, the KPT has income on its fixed deposits and other investments, the details of which must be reckoned with to get a clear picture of its financial position.

#### The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The impact of inflation is inarguable. The KPT is contemplating to improve its financial position by increasing the tariffs without any concerted efforts to reduce the internal costs, improve the customer service and consider value additions.
- (ii). If the fall in POL traffic has warranted the proposed tariff, then the cross-subsidisation of POL with the other activities shall have to be addressed. Also, cost of unprofitable operations also need to be reviewed.

- (iii). The tariffs prescribed for the POL handling activities are at par with the tariffs of the same activities at other ports and are not subsidised at the Kandla port barring the local cost variations. If loss of the POL traffic has caused such a problem, and if other activities are being charged for at a rate that other ports can accept, then the costs of other activities need to be reviewed before the port is allowed to cover its revenue shortfall simply by passing its cost inefficiencies to its customers.
- (iv). If the POL traffic is lost, the port must explain its proposal to attract replacement revenue, deployment or shedding of the surplus labour, utilisation of surplus or under-utilised handling facilities etc. The Port cannot increase its revenue to secure a 'guaranteed' rate of return on capital investment in assets which are now unutilised or at least under-utilised.
- (v). It is fundamentally wrong to expect the trade to pay for the failure of the port to retain the existing business or to attract new business
- (vi). It seems unwise for a port to contemplate a substantial increase in tariffs which, by dint of its relatively limited infrastructure cannot handle mainline vessels, and depends upon the feeder connections with their additional cost disadvantages. Such an increase will reduce the advantages the port has as a result of its proximity to the industries of North West India.
- (vii). It is questionable whether the current revenue shortfall can be attributable to the earthquake of 2001 in this region to the extent suggested. It is also not clear whether the financial and material assistance allocated to the region to mitigate the consequences of the earthquake has been taken into account. The fact that the port had resumed most of operations quite quickly and handled additional volumes of aid cargo must also be taken into account.
- (viii). The increase proposed in ground rent is 107% for empty containers and 140% for laden containers which appears to be inequitable as compared to a general increase of 50% claimed by the KPT.
- (ix). The increase in storage charges is unwarranted in view of poor infrastructure and improper storage facility. The cost of inflation cannot be the only reason for recovery of cost by the Port Trust. The Port must generate more revenue by way of bringing in efficiency in process, more modern yard stacking systems, less cumbersome shuffling requirements of stacks, etc.
- (x). It will be difficult for the Lines to justify the increase proposed in storage charges of empty containers as these are not directly recovered from the trade.
- (xi). The charges for reefer points for first 15 days shall not exceed US\$ 17 per day. The proposal to increase these charges after the first slab of 15 days is illogical as the service rendered by the port remains the same.
- (xii). It appears that the KPT has not considered the benefit derived due to fluctuation in exchange on dollar denominated tariffs items.
- (xiii). There is no justification for proposing tariff for the reefer containers double the tariff for 40' container since it is technically proved that 40' container does not consume double the amount of electricity. The charges for a 40' container should be 1.25 to 1.5 times the 20' container rate.
- (xiv). The port is duty bound to supply power to reefer containers except under force majeure conditions. There can be no discretionary power left to the Traffic Manager not to do so. If adequate grid power is not available then the port must provide back up generator capacity as provided by the JNPT and the NSICT

- (xv). The Pilotage charges proposed by the KPT are higher than the tariff applicable at the NSICT.
- (xvi). The increase proposed in Berth Hire and Port Dues are completely unjustified and does not follow the value for money concept.
- (xvii). The aspect of cross-subsidy again arises not only due to the differential between coastal vessel and foreign going vessels; but, also due to the increase in dollar differential as a result of the proposed increase in tariff.
- (xviii). The marine activity is earning a return over 18.61% even at the existing level of tariff which is more than the guidelines prescribed by the TAMP. There is, therefore, scope for downward revision in marine dues.
- (xix). The proposed increases will act as a disincentive for private operator to bring in the efficiency required to enable royalty commitment to be honoured.
- (xx). There is no real analysis of the profitability of various components.
- (xi). Container vessels continue to lose priority to coastal feeders, which is not conducive to developing the trade. It seems inappropriate for the operators of such vessels to be asked to pay more when the service package offered does not measure up to basic standards or improved standards, which might warrant an increase.
- (xii). As regards the privatisation in Kandla, the suggestion that the successful bidder be granted exclusivity is quite wrong. It is fundamental that the privatisation process should bring about improvements in the service and cost effectiveness through competition.

**Indian Oil Corporation Limited (IOCL)**

- (i). No increase is proposed for Vadinar division for Pilotage and Port Dues; however, for Mooring Charges proposed at SBM, there seems to be a typographical error.
- (ii). The anchorage fees for 30 days in the Vadinar division is proposed to be increased by approximately 50% which is not clear.
- (iii). The KPT has proposed to increase almost all the tariffs at the Kandla division; and, the increase proposed for some of tariff items are quite steep. If the intention of the KPT is to reduce the cross-subsidisation of expenditure on other cargoes by POL, there is no justification in increasing the tariffs of POL including pipeline transfer charges between oil companies using the Kandla Port facilities.

**The Shipping Corporation of India Limited (SCI)**

- (i). The interest of Port Users need to be protected and not to be side tracked. A sudden increase to the tune of 50% on an average does not carry any conviction.
- (ii). Revision of Scale of Rates must commensurate with the services and facilities provided by the port. The existing facilities are inadequate.

4.3. The comments received from the users were sent to the KPT as feed back information.

5.1. A joint hearing in this case was held on 8 March 2002 at the KPT premises. At the joint hearing, the KPT had made a detailed presentation highlighting its financial position in context of the revision proposed in the Scale of Rates.

5.2. At the joint hearing, the following submissions were made:

**Kandla Port Trust (KPT)**

- (i). Since the year 1995 there is a drastic change in the situation because of emergence of acute competition.
- (ii). Export incentives are given at the instance of Ministry of Commerce. It is a long standing facility.
- (iii). New initiatives from the CONCOR will cut into coastal vessel traffic. The CONCOR threatens to set up an ICD here that will take our containers away to the JNPT.
- (iv). We have categorised berths as 'crane berth' and 'non-crane berth'. A 10% concession is proposed for non-crane berths.
- (v). Rates recently fixed for floating crafts have not been altered. The proposed increase of 50% will not apply to them.
- (vi). Pension and wage arrears, cyclone / earthquake expenditure are met out of 'reserves'. We are not loading it on to the tariff revision.
- (vii). As regards Pilotage to cover one shifting we permit any number of shifts (not just one) free. We reckon with only one tug in Pilotage fees; but, we will accept your decision in this regard.

**The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). We endorse all the points highlighted by the TAMP.
- (ii). There is no reference to improvement of efficiency or cost reduction. Please do something about it.
- (iii). There is drop in the POL traffic. Why should other cargo be required to fill up this drop?
- (iv). The KPT claims to become a feeder port. Why go for deeper draft then? There are no feeder vessels today that require a draft of 13.5 metres.
- (v). Why distinguish between 'coastal feeder' and 'straight MLO feeder' for according priority in berthing?
- (vi). Dredging cost of Rs. 100 crores has been envisaged by the KPT. We do not require 13.50 metres draft. Why then have dredging?
- (vii). For cyclone / earthquake relief everyone has contributed. There is no evidence of expenditure of that collection. Why load more expenditure from 'reserves'? The Government of India must bear such expenditure; and, it shall not be passed on to users.
- (viii). Foreign - going vessels are already overburdened. Coastal vessels need not get further concessions. Keep the concession on coastal vessel at 30% as at present directed by the Government of India. Do not increase the concession to coastal vessels.
- (ix). The proposal does not contain any 'profitability analysis'. There is only cost based approach. This is not correct.

**Apulia Port Steamship Agents' Association (KPSAA)**

- (i). The proposal is adhoc.
- (ii). There is no reference to quality of performance or cost reduction.
- (iii). Introduction of CISF helps the port to discharge its liability as a bailee. That cost shall not be shifted to the users.
- (iv). Vadinar must be included in the cost estimates. The position must be considered in totality.
- (v). There is a condition in the existing Scale of Rates about additional charge not being levied in special circumstances where two pilots are posted in any shipping operation or two tugs are required for berthing. The KPT has been ignoring this provision.
- (vi). Bills are given long after vessels are gone. How can the Agent pay?
- (vii). Lines have to carry a number of empties which is an additional burden.
- (viii). Charges for reefer containers are very high, therefore, traffic is going to the GPPL.
- (ix). The port does not accept any responsibility for disruptions in supply of electricity.
- (x). The totality of increase in vessel related charges works out to 68%; and, not 50%.
- (xi). In Pilotage charges various increases are proposed which are unjustified. The problems caused by tidal requirements have not been reckoned with.
- (xii). As regards provision of a safe anchorage, the KPT is duty bound to provide it. If it does not provide this service, it cannot charge for tugs required to pull back the vessel.

**The Kandla Port Stevedores Association (KPSA)**

- (i). Everything is based on 1993 position. That was a monopoly period. Now there are strident competitions, therefore, a totally different approach is required.
- (ii). Capital block needs a close scrutiny.
- (iii). The KPT says that four oil jetties have been constructed in the last eight years. This is factually wrong. These jetties were there even before 1993.
- (iv). Dredging cost is shown as Rs.41 crores for the year 2000-01; but, in the Balance Sheet it is only Rs.28 crores.
- (v). As per the Balance Sheet, the operating expenditure (including Vadinar) is only Rs. 84 crores whereas the KPT has shown it as Rs. 105 crores for Kandla only which is totally wrong.
- (vi). In the existing Scale of Rates, the wharfage is prescribed for packed items and for bulk items it is Rs. 15 less. The extra wharfage for bagged items is now proposed for meeting the cost of shore-based labour. The KPT's attention is now shifted from bag to bulk still they charge Rs.15 more.
- (vii). See the dictionary definition of wharfage. How can the KPT charge wharfage even when the wharf is not used at all?
- (viii). Why is the warehousing facility denied to some cargoes? It is irrational.

- (ix). For storage charges and ground rent, different rates are proposed for bulk, bagged and container cargo. Incredibly, it is the highest for bulk.
- (x). Roefers are not seriously considered. User is required to bring cable, generator, etc. What attitude is this? The KPT must provide acceptable facilities.
- (xi). For coastal vessel traffic, 30% concession must be maintained.
- (xii). Entry fee is not a revenue earning item. It should be only a token charge; and, cannot be increased from Rs. 7/- to Rs. 50/-.
- (xiii). Fire fighting must be a contribution from the port. Why charge heavily the users?
- (xiv). Weighing charge shall be 'per tonne'; not 'per truck'.

#### The Kandla Stevedores Association Limited (KSA)

- (i). The KPT must emphasise improvement in efficiency, cost reduction, and increase in productivity.
- (ii). Manning scales must be altered.
- (iii). The KPT disclaims responsibility for power failures. Lines are required to bring their cables, etc. Why not permit them to bring in their generator sets?
- (iv). In the KPT there is no DLB involvement at all with stuffing/destuffing of containers.
- (v). Even the Finance Minister consults the Trade before budget formulation. But, the KPT did not think it necessary to consult the users.
- (vi). Pile foundation of berths are disintegrating. Some action with the help of I.I.T. Chennai must be taken. What is there in this proposal for this?
- (vii). There is inadequate covered storage place. Please provide that.

#### All India Rice Exporters Association (AIREA)

- (i). We have hefty stocks. The KPT must charge less and encourage us. The quantum of traffic will make up for much more than the concession offered.
- (ii). Weigh bridge is not giving correct weight. We lose on every shipment. The KPT must properly maintain the weighing machines.
- (iii). Berths must be clean. Chemical berths are also allotted. How can edible items be handled there?

#### Kandla Timber Association (KTA)

- (i). We oppose the 50% hike proposed. We cannot absorb this burden.
- (ii). Other ports are offering more attractive terms.

#### Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)

- (i). The KPT did not discuss the proposals with the trade. We object to this utter disregard of users.
- (ii). Miscellaneous charge for crane is proposed to be increased from Rs. 530/- to Rs. 10,000/- per shift per crane. This is more than the berth hire itself. And, berth hire is supposed to include crane charges. Please remove this anomaly.

**The Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCC)**

- (i). We support all the points made by the users.
- (ii). Comprehensive revision of proposal is a good initiative or effort. But, it takes into account only internal (cost) factors. It does not take into account the market conditions.
- (iii). The recession in grain market has eroded the viability of this trade. We should not be governed by global considerations. Separate attention must be given to each commodity.
- (iv). There is no reference to improve service, improve efficiency, cut costs and thereby increase returns.
- (v). Coastal vessel traffic is to be encouraged hence give more concession. Give concessions in cargo related charges also.

**Indian Oil Corporation Ltd (IOC)**

- (i). The KPT says, Vadinar has been delinked. Why then have they proposed increase in some vessel related charges at Vadinar?
- (ii). POL cross-subsidisation is pegged at the existing level by the TAMP. Why is the KPT increasing rates for POL products at the KPT.
- (iii). Why increase rates for Inter Terminal Transfer? There is no justification for the increase proposed.
- (iv). The KPT says that coastal vessel movement of Vadinar transactions is part of the KPT. There is no movement from one port to another port. This is a specious argument.

5.3. At the joint hearing, some of the port users / representative bodies of port users have furnished written submission which are summarised as follows:

**The Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCC)**

- (i). The series of natural calamities like cyclone in the year 1998 and 1999 and the devastating earthquake in the year 2001 have broken the backbone of the economy of this entire area. In view of this it is not appropriate to propose even a slightest hike in the Scale of Rates.
- (ii). The KPT did not invite the port users to discuss its proposal for revision of the Scale of Rates. Such unilateral proposition for increase in the rates cannot be accepted.
- (iii). The KPT has not considered the earnings of Vadinar which is actually one of the eight departments of the KPT.
- (iv). The KPT has not been proposed to reduce costs in order to generate revenue. Nothing has been proposed to reduce manning scales for both KPT and KDLB workers despite the fact that there has been 35% increase in wages payable to these workers with effect from 1 January 1998.
- (v). The comparisons given by the KPT about the rates prevailing at the neighboring ports are very selective in terms of totality of the handling components concerned. It does not give a fair view of the ground realities. A comparison of total transaction cost may be done to justify the proposal.

**Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)**

- (i). The KPT in order to justify the need for an across the board increase in its Scale of Rates have played with their accounting systems. It has conveniently excluded the profits of its off shore oil terminal department (Vadinar) so as to enable it to show a deficit of Rs. 2.89 crores for Kandla operations. The Vadinar cannot be treated separately as it is one of the total eight departments of the KPT.
- (ii). A sum of approximately Rs. 950 to Rs. 1000 crores has been invested by the KPT on which the interest earned is approximately Rs. 136 crores. If this interest income is considered to be of the KPT, then the deficit of Rs. 2.89 crores reflected by the port will be wiped out.
- (iii). There is no justification for proposing any hike in the wharfage charges on any of the cargoes in view of the fact that the KPT has not invested any funds in procurement of any cargo handling, infrastructure / equipment since the last many years except for the four shore cranes. It has not utilised more than 30% to 40% of its yearly budgetary provisions for infrastructure development.
- (iv). Wharfage of Rs. 15/- PMT proposed for bagged cargo towards the cost of shore labour is unwarranted since the shore labour do not even physically touch a bag while handling the cargo.
- (v). Proposed increase in storage and rental charges is unwarranted and unjustified since these rates were already revised in the year 2001. The contention of the KPT that the hike is proposed because damage cost on plots were not recovered from users is absolutely incorrect as almost three years back the KPT had decided not to claim damage charges on open kachha plots and also on pucca plots as the same were on reclaimed land.
- (vi). The hike proposed in storage charges on containers, vessel related charges etc., are absolutely unwarranted as it will consequently increase the transaction cost of an importer / exporter substantially resulting in diversion of traffic from the Kandla Port.
- (vii). The KPT must continue to provide warehousing facilities as being done in the past since it is a means of attracting cargo, especially import cargoes.
- (viii). The piece meal comparison shown by the KPT does not reflect the factual picture of a complete transaction costs for an exporter / importer.
- (ix). The service provided by the KPT does not provide value for money. The KPT has made no attempt whatsoever in this direction.

**Federation of Port Users and Customs House Agents' (FPUCHA)**

- (i). When new ports come-up in the nearby vicinity, decline in traffic is a natural phenomena. It, occurs, only if the port does not keep itself abreast with the latest development and modernisation effected in the upcoming nearby ports.
- (ii). The Balance Sheet of the KPT for the year 2000-01, reflects the strong financial position of the port with reserves of Rs. 1000 crores and net surplus after appropriation to various funds at Rs. 68.73 crores.
- (iii). The ROI has been computed on historical cost of assets. It is, therefore, not appropriate to propose hike in the tariff in view of short recovery of ROI to the tune of Rs. 72 crores.
- (iv). There may be decline in POL traffic in last few months; but, the overall graph shows a positive and upward trend.

- (v). Jetty no. 9 is not constructed. The KPT's claims to have built the 9<sup>th</sup> jetty at the cost of Rs. 47.89 crores is factually incorrect.
- (vi). Four Oil jetties stated to have been constructed by the KPT during the last 8 years were in existence even prior to 1993.
- (vii). Expenditure on dredging cost has been shown at Rs. 41.21 crores in the year 2000-2001 whereas the real expense incurred on this account is only Rs. 23 crores.
- (viii). The KPT has made a tall claim that by spending Rs.40 crores upto the year 2003-2004 the channel shall be deepened to 13.5 mtrs. whereas in the year 1999-2000 and 2000-2001 the KPT has spent approximately Rs.71 crores on dredging; but, the maximum depth of the channel available is 10.5 mtrs.
- (ix). Natural calamities cannot be a basis for proposing hike in the Scale of Rates. Two reserves of 3% each are maintained to meet these contingencies. Further, the KPT also has a sizable reserve on account of its levy of Non-Insurance premium. Similarly, separate reserves are maintained for salaries, pension, etc., and same cannot be taken as justification for proposing hike in tariff.
- (x). There is no justification for escalating the operating expenditure from Rs. 47 crores in the year 1993 to Rs. 105 crores in the year 2000-2001.
- (xi). The heavy capital expenditure to the tune of Rs. 497.70 crores planned in the next five years is not expected bring much relief to the trade.
- (xii). The KPT has neither provided nor made arrangement for even one gantry crane for handling container traffic despite having handled containers for last 22 years.
- (xiii). In view of the two natural calamities in this region resulting into heavy losses to the trade and due to stiff competition from the other nearby ports which are offering various discount / incentives to attract the traffic, any hike in the Scale of Rates of the KPT may be kept in abeyance for at least next five years.
- (xiv). The base of levy of wharfage rate has been proposed to be changed from bagged cargo to bulk cargo; and, additional charge of Rs.15/-PMT has been proposed in case of bagged cargo. This will discourage traffic at Kandla port.
- (xv). The wharfage is payable only if users have used wharf services and not otherwise. Hence recovery of wharfage on cargo sent back to town is not justified.
- (xvi). There is no justification for proposing 20% additional wharfage charges for liquid tankers handled at cargo jetty berths.
- (xvii). Denial of warehousing facility at Major Ports is not just and fair. It will defeat the aim of the Major Port Trust Act to extend the facilities of warehouses at ports.
- (xviii). The proposed provision to levy storage fees on import containers removed from the port area for destuffing / stuffing from the day following the GLD of the vessel is incorrect.
- (xix). The tariffs for reefer containers may be accepted only if the KPT provides sufficient reefer points. At present the port levies tariff for full day though it offers service maximum though for three to four hours.
- (xx). The port trust must grant atleast 7 days as grace period for payment of storage / rental charges or should accept deposits towards to avoid harassment to the users.

- (xxi). The proposed provision that the port shall not be a bailee in case the rented warehouse is locked violates the provisions of the MPT Act.
  - (xxii). The rebate of 30% on coastal vessel as per the guidelines of the Government of India may not be reduced.
  - (xxiii). The increase proposed in entry fee from Rs. 7/- to Rs. 50/- is not justified.
  - (xxiv). The fire fighting service extended by the port is one of the social responsibilities of the port; and, is essential even for safety of port own properties. Hence, there are no expenses exclusively for port users.
  - (xxv). Rebate for non-crane berths may be considered.
- 5.4. The CSLA has re-submitted its earlier comments.
6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information / clarification on various issues. Some of the main points raised are as given below:
- (i). The cost statements to be submitted separately for Kandla Division, Vadinar Division, Port as a whole and for different activities / sub-activities duly reconciling the totals with the Annual accounts / Revised estimates.
  - (ii). Additional income due to variation in foreign exchange rate in the estimates of vessel-related income; and, additional income due to restoration of disparity at the accepted level between the tariffs of foreign-going and coastal vessels.
  - (iii). Reasons for including expenditure on repairs and maintenance of jetties and dry dock expenses under cargo handling activity.
  - (iv). The basis of apportionment of dredging expenses and common expenditure between the various activities including Management and General Administration expenditure.
  - (v). Double counting of interest on loan - once as an item of expenditure and again as a part of ROCE - to be eliminated.
  - (vi). Exclusion of the assets relating to Vadinar Division, assets unserviceable but not disposed of and assets damaged in cyclone / earthquake but still carried in the books from the capital block while calculating the ROCE.
  - (vii). Confirmation whether additional traffic in the light of investments made in the additional berths and wharf cranes, are considered in the traffic projections.
  - (viii). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) to be included in the cost statements shall be as per the guidelines on the subject. As regard Finance and Miscellaneous Income (FMI), its effect (other than interest on government securities, FDR's, P.F. and other specific funds) must be considered in the cost statements.
  - (ix). The reasons for not transferring the completed assets worth Rs.147 crores to assets account. A list to be submitted showing all the assets likely to be completed and capitalised during the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04 respectively. The capital employed needs to be calculated as per the guidelines prescribed by this Authority.
  - (x). Details about the installed capacity vis-à-vis the utilisation of berths handling Oil, general Cargo and for Vadinar Division.

- (xi). The reasons for proposing increase in Miscellaneous pilotage fees in the range of 110% to 368% as against overall increase of 50%. The reasons for provision for payment of Pilotage fee in addition to penalties for entering or leaving the port without a pilot.
- (xii). The definition of Pilotage fee needs to be modified to include the composite service of one inward movement, one outward movement and one shifting within the harbour. Separate shifting charges may be prescribed for second and subsequent shifting other than for port convenience.
- (xiii). Justification for the rebate of 10% proposed for non-crane berths with reference to cost of operating wharf cranes. Berth hire charges need to be proposed with reference to the facilities provided at different berths.
- (xiv). The basis of proposing Stream Dues at the inner anchorages at 20% of the Berth Hire charges.
- (xv). The reasons for proposing 60% increase in wharfage for POL and LPG when the cost statement for POL activity indicates a revenue surplus.
- (xvi). Reasons for proposing separate wharfage rates for import and export.
- (xvii). Reasons for deleting the provision regarding stuffing and destuffing of containers under the Wharfage schedule.
- (xviii). The Wharfage rates are proposed for bulk cargo and an additional wharfage of Rs. 15/- PMT is proposed to recover cost of shore labour. Justification for the proposed labour charge with reference to cost of supplying labour to operations.
- (xix). The reasons for deleting the Schedule of Warehousing charges.
- (xx). The reasons for incorporating a provision that locking of the rented warehouse shall not make the port bailee of the goods.
- (xxi). The reasons for proposing 100% increase in weighment charges and 900% increase for issue of certificate.
- (xxii). The effect of rationalisation of the dry dock hire charges to be worked out by comparing the revenue at old rates and at the proposed rates Also justify the dry dock charges proposed for private use.
- (xxiii). The reasons for substantially increasing the charges for wharf cranes hired for the purposes other than cargo handling.

7.1. In response to various queries raised by this Authority the KPT has furnished requisite information / clarification vide its letter dated 16 March 2002. It has also furnished modified cost statements and (draft) Scale of Rates.

7.2. An official level meeting was held during 18 March 2002 to 20 March 2002 to discuss the various points relevant to the proposal. Based on the discussion, the KPT has submitted supplementary information on 20 March 2002 and on 22 March 2002. Taking into consideration all the responses received from the KPT, the additional information/clarification furnished by the KPT are summarised as follows:

- (i). The KPT has furnished the separate cost statements for Kandla Division, Vadinar Division, Port as a whole and for various activities/ sub-activities duly reconciling the figures with the Annual Accounts / Revised estimates.

- (ii). Additional income due to variation in foreign exchange rate; and, also the additional income due to disparity in coastal vessel tariff has been indicated.
- (iii). As per the accounting procedure and policy followed, the expenditure on repairs and maintenance of jetties and bunders has been allocated to cargo handling operations instead of Berth Hire activity. Likewise, dry dock expense of fire float have been apportioned to cargo handling because mainly liquid cargo and general cargo avail of these services. This matter will be reviewed in future and, if necessary, rectification with prospective effect may be implemented.
- (iv). The dredging expenses have been apportioned to Berth hire and Port Dues based on the quantity dredged in the Channel and alongside the jetties. Bases of apportionment of various Management and General Administration expenditure have also been explained.
- (v). Double counting of interest on loan has been eliminated.
- (vi). The assets relating to the Vadinar Division has been excluded from the capital block for calculation of ROCE for other activities. Further, assets unserviceable but not disposed of and assets damaged in cyclone and earthquake are excluded while calculating the capital employed. Similarly, the revenue expenditure incurred due cyclone and earthquake have not been included for fixation of tariff revision.
- (vii). Additional traffic in the light of investments in additional berths and wharf cranes has been included in the traffic projections.
- (viii). Income estimates of major items at the proposed rates have been furnished.
- (ix). The FME has been considered in the cost statements as per the guidelines prescribed.
- (x).
  - (a). The assets completed were not transferred to asset account due to non-settlement of bills, etc.
  - (b). List of all assets to be completed and capitalised during the year 2001-2002, 2002-03 and 2003-04 has been furnished. A detailed working of capital employed, return on capital employed for the port a whole has been furnished.
  - (c). The KPT has proposed a lower rate of return of 13% for the year 2002-2003 and 15% for the year 2003-2004 taking into consideration market conditions and reduced interest rates on investment.
  - (d). The working capital considered in this working was Rs. 119.25 crores which appeared to be high. To a query raised to justify the working capital, the KPT has confirmed that capital employed has been computed based on the standard formula given by the TAMP. Working capital of Rs. 119.25 crores has been considered as per the Annual accounts of 2000-01 and is assumed to be of same level for next three years. Since cash and bank balance cannot be considered in the computation of working capital as per the TAMP's directions, it has submitted that accrued interest of Rs. 96 crores may be allowed as current assets.
- (xi). The dredging and marine survey cost included in the cost statement includes contract dredging, portion of expenditure on dry docking assigned to dredging crafts, etc. Capital dredging has reduced the cost of maintenance dredging and hence it is justifiable to apportion the dredging cost on all the vessels calling at the port.

- (xii). The total capacity of the port is assessed to be 36.67 million tonnes of which the capacity of Vadinar SBM is 21 million tonnes, Oil jetties is 9.17 million tonnes and general cargo jetties is 6.50 million tonnes.
- (xiii). The present ratio of foreign-going vessel tariff to coastal vessel tariff is 100:30. The ratio proposed in the instant proposal is 100:35. If the coastal vessel rates are hiked to 70% of the foreign-going vessel tariffs as per the Government guidelines the hike will be to the tune of 256%. Vessel profile has undergone a drastic change since 1999-2000 onwards. The coastal vessel visiting the KPT are mainly container feeder vessel of lower GRT which ply between the KPT and the JNPT. A substantial hike of 256% shall affect the container traffic itself. Hence it is proposed that the present rates for coastal vessel may be increased by 100% from the existing level.
- (xiv). The condition relating to rebate of 20% in vessel related charges on coastal vessel has been removed in the revised Scale of Rates.
- (xv). The tariff proposed for Miscellaneous Pilotage fees has been corrected in the revised Scale of Rates. In the event of vessel entering or leaving port without a pilot in addition to penalties prescribed, the Pilotage fee will also be applicable as per the provisions of the Indian Ports Act.
- (xvi). The Kandla Port being a tidal port is able to undertake safe berthing by use of one tug taking advantage of tidal flow. Since berths are constructed in a straight line of 2 Kms long, shifting of vessel may be required to accommodate any incoming / outgoing vessel. Hence, it is proposed that pilotage and shifting shall include cost of one tug and in the event Master of vessel indents for additional tug the same shall be on chargeable basis. It is proposed that number of shifting between Berth to Berth and Berth to Mooring shall be on port account.
- (xvii). All the cranes installed at the berths, except four cranes, are older ones. It is in the process of acquiring new cranes of adequate and higher capacity for ensuring proper and adequate handling facility even for gearless vessels. It is, therefore, submitted that the rebate of 10% for non-crane berths may be agreed to, and a review can be done after installation of new cranes.
- (xviii). The vessels are having the option of loading of cargo through Barges at inner anchorage. Since cargo loading takes place at inner anchorage through barges, 20% of the Berth hire charges prescribed is in order and justifiable.
- (xix). A sharp decline of about a million tonnes in POL traffic has rendered the facilities under-utilised. Hence wharfage on POL and LPG is proposed to be increased. The increase in rate is not going to be market sensitive and hence the proposal may be retained.
- (xx). The existing export cargo is levied a wharfage rate of 50% of the import wharfage. The financial implication of export wharfage of tariff at the level of import wharfage is maintained, which works out to Rs. 5 crores per annum. This facility has been extended to the exporters operating through the Kandla Port since inception of the Port and hence shall not be withdrawn in the present highly competitive market situation. The KPT has, however, furnished the details of cargo which are predominantly import or export.
- (xxi). The provision regarding stuffing and de-stuffing of containers under the Wharfage schedule has been deleted, as the Port does not carry out the said activity.
- (xxii). In the existing SOR Wharfage rate are prescribed for handling break bulk cargo; and, rebate of Rs.15/- PMT is granted to bulk cargo since no port labour is supplied. In the instant proposal, Wharfage rates are proposed on bulk cargo; and, an additional charge of Rs.15/- PMT is levied on break bulk cargo. It has

further clarified that revenue recovery on account of shore labour is Rs. 6 crores as against actual cost of Rs.10 crores. The existing levy of Rs.15/- PMT may be retained due to operational reasons.

- (xxiii). Out of the four warehouses, two of them were completely damaged due to earth quake. The first floor of the remaining two warehouses were also damaged. Hence, it is proposed to delete the schedule pertaining to Warehousing facility.
- (xxiv). The Port does not take custody of the cargo on rental terms; and, the liability of the Port as a bailee for the Customs will still be there. The Port will, however, not be considered as bailee of the cargo for the importers/exporters, as the Port does not take charge of the cargo.
- (xxv). The existing weighment charges and also the charges for issuing certificate are abysmally low; and, hence revision has been proposed taking into consideration the market conditions.
- (xxvi). As already advised by the TAMP, the revised rate structure for hire of floating crafts has been proposed based on the capacity of the floating crafts for simplification and standardisation. No increase is proposed in the hire charges of floating crafts. It has furnished a detailed working of rationalisation based on capacity of the floating crafts vide its letter dated 20 March 2000 and 4 April 2002. It has stated that the average of the existing rates of the floating crafts have been considered while proposing the tariff for the crafts based on its capacity of the floating crafts.
- (xxvii). Dry docking is maintained mainly for the port's crafts and only in the event of spare time available, private crafts are entertained and hence comparison of revenue may not be insisted. The revision proposed for private use is approximately 50% which will take care of the deficiency in the rates.
- (xxviii). The charges for hire of electric wharf crane is proposed at a very high level, as a deterrent for preventing utilisation of wharf crane for activities other than loading/unloading of cargo.
- (xxix). It has justified its proposal for levy of five times penal berth hire charges. It has stated that pre berthing detention time of the vessel is high. Hence if a vessel stays in a berth without carrying out any cargo handling operations, it adversely affects the Port's revenue.
- (xxx). The procedure for assessment and claiming of damage caused to the port properties has been streamlined; and, a circular in this regard has already been issued on 5 February 2002.
- (xxxi). The capacity utilisation at Vadinar Division and Dry cargo berths of Kandla Division is above 100% whereas for liquid bulk handled at Kandla it is 50%. Further the average turn around time is 5.09 days, 2 days and 2.21 days for dry cargo, liquid bulk at Kandla and for Vadinar Division respectively. Additional capital investments and commissioning of equipment envisages an increase of 25% in the performance,

7.3. The KPT has furnished additional information/clarification in response to the various points arising in the joint hearing:

- (i). Dry cargo operation was cross-subsidised from the surplus generated by handling POL in the past. In the present scenario due to drastic fall in POL traffic such a cross-subsidisation is not feasible. Efforts have been made in the proposal to minimise the cross-subsidies. An abnormal expenditure of Rs. 90 crores has also been incurred from its reserve funds to withstand the two natural calamities in this region. This expenditure has not been treated as cost for purpose of revision. It

also envisages ambitious plan of Rs.497 crores on Railway infrastructure, etc. In view of this, it is not prudent to cross-subsidise the operations from the reserves. Instead the operations shall have to pay of its own atleast to some extent.

- (ii). Treatment of a vessel as foreign-going or coastal is in accordance with the directives issued by the (than) Ministry of Surface Transport. The TAMP guidelines also clarifies that a vessel in order to be a coastal vessel has to move from one Indian Port to another Indian Port.
- (iii). The cost of maintenance dredging has been kept under control. The total operating expenditure is kept under control by way of introduction of Voluntary Retirement Scheme (VRS), overtime cost kept under control despite reduction in number of employees etc.; and, due to this only the Port was in a position to control the hike in tariff to the present level.
- (iv). The services offered to the customers has been improved and value addition has been offered in the recent past by way of improvement in channel draft, deployment of CISF, new railway lines, new fendering systems, etc.
- (v). The existing provision to renew the plots rented is deleted to withdraw the discretionary powers given to the port officers in this regard and to avoid loss of revenue to the port on this account. It is proposed that the licence for plot must be renewed by the user before the due date.
- (vi). The existing provisions as regards demurrage charges, free period for shut out cargo are very complicated. In order to simplify this, it is proposed to grant 15 days free period for any cargo brought inside the port for export; and, wharfage is proposed to be levied even if the same has not been exported or taken out from the port for whatsoever reasons.

7.4. In line with the various information / clarification given above, the KPT has submitted revised cost statements on 20 March 2002.

8. On detailed scrutiny of the revised cost statements furnished by the KPT on 20 March 2002 it was found that the individual cost statements for various activities do not match with the consolidated cost statement. In this regard, the KPT has clarified that for financial accounting the amounts booked in budget center (type wise) are considered whereas for costing purposes the amounts booked cost center type-wise are reckoned with. It has indicated that the cargo handling expenditure on mooring berth, cargo berths, passenger jetties electric wharf cranes to the extent of Rs. 7.57 crores and depreciation of Rs. 8.39 crores have been considered in the Port and Dock facilities as per the cost accounting system followed by it. In view of this the item-wise expenditure of the Financial Accounts may not match with the individual cost statements. The total expenditure of the port as a whole has, however, been found to be tallying between the cost statement and the total expenditure of the Financial Accounts.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The KPT has at last filed its long overdue proposal for a comprehensive review of its Scale of Rates. It is to be recognised that the KPT has undertaken the exercise to review comprehensively its Scale of Rates after a gap of nearly a decade as against a tariff review cycle of three years prescribed earlier by the Government and a tariff validity period of two years adopted by this Authority.

It may be relevant here to recall that this Authority had to caution the KPT about not taking up its piecemeal revision proposals for consideration unless an organised effort was made to review comprehensively its Scale of Rates. From the background to its proposal given by the KPT, it appears that even the Ministry of Shipping had directed the Port to take up general revision of tariffs.

While the KPT is to be complimented for coming up with a seriously analysed proposal and for its prompt response in furnishing additional information / clarifications on various points raised by us, we are constrained to comment on the approach adopted by the KPT in delaying submission of its proposal despite a clear deadline being prescribed. The KPT did not even care to send an interim reply that its proposal was under formulation or it would require more time.

It is to be borne in mind that a revision of Scale of Rates need not necessarily be perceived as an exercise for upward revision of tariffs. A periodic review is necessary to adjust tariffs with reference to changing patterns of traffic, market conditions, and cost as also to remove irrelevancies. That being so, the KPT's argument for not opting for general revision of tariffs for a long period due to its strong financial position does not appear to be convincing. Irrespective of what has happened in the past, we hope, the KPT will henceforth fall in line and undertake periodic reviews of its Scale of Rates in its own interest and in the interest of its users.

- (ii). Users have complained that the port did not discuss the proposal with the Trade before formally submitting it to the Board of Trustees for its consideration. They have stated that even the Finance Minister consults the Trade before budget formulation! This Authority strongly believes in the consultative process so as to regulate tariffs, to some extent, in such a way as market forces would have in a competitive environment. Even though this Authority provides an opportunity of hearing to all concerned, it will be useful for the Port Trusts to consult their users at the proposal-formulation stage itself so that the market response can also be built into the proposed tariffs. In any case, it will not be possible for this Authority to hold consultations on every detail. It also avoids any time delay at the approval stage, if many of the issues / objections resolved later can be sorted out at the initial stage itself.
- (iii). The KPT has stated that with the commissioning of the Reliance Refinery and Petronet Vadinar Kandla Limited (PVKL) pipeline, the POL traffic registered a steep decline during 2000-01. The trend has continued in 2001-02 making cross-subsidisation of general cargo operations by the surplus from the POL traffic at the Kandla division impossible. The operating cost and other expenditure have increased manifold since the last general revision of Scale of Rates. Heavy capital expenditure incurred since the last general revision as well as that planned for future has necessitated the general revision of tariffs. Though, according to the Port, additional revenue of around Rs.75 crore was required to bridge the cost deficit in operations of the Kandla division in 2000-01, it has proposed a general revision of rates to cover only about 50% of the deficit considering the market conditions, competition from neighbouring ports, etc. The port has claimed that it has brought about simplification of the Scale of Rates and rationalisation of its conditionalities.
- (iv). The KPSAA have chosen to call the proposal as *ad hoc*. The port has, however, based it on proper activity-wise and sub-activity-wise cost statements. Initially, the KPT had forwarded cost statements relating only to the Kandla division operations. It has subsequently forwarded the cost statements for the port as a whole - Vadinar division and Kandla division – so that the extent of cross-subsidisation can be assessed. Cost statements for sub-activities for the Kandla division – (i) vessel-related - Port dues, pilotage, berth hire, water supply; (ii) cargo-related - handling of general cargo, storage/ warehousing, handling of POL; and, (iii) township and rentable lands – have also been furnished. The efforts put in by the KPT to furnish systematic cost details are worthy of special mention despite the fact that some discrepancies have crept in while tallying individual statements with the overall cost position.

Users have observed that the tariff revision exercise is based on costing and there is no reference to profitability analysis or market conditions. The proposal also

does not mention anything about steps taken to improve efficiency/productivity or reduce cost. The approach earlier has been to cover all costs and including a rate of return consisting of interest on capital + contributions to Replacement Reserve and Development Reserve at 3% each of capital employed. This Authority is also of the view that the tariff fixation must move away from a cost-based approach through a performance-based approach to (ultimately) a value-based approach. Recognising the difficulties expressed by the Port Trusts, this Authority has adopted the cost plus regime of tariff regulation. Even under the cost plus model, only those items of cost which are considered admissible and reasonable are reckoned with. This approach has been adopted in the case of all major port trusts and private terminals; and, it will, therefore, apply in the case of the KPT also till any alternative approach is evolved commonly for all port trusts / private terminals.

The port has stated that it has introduced a Voluntary Retirement Scheme (VRS) and rolled back the retirement age from 60 years to 58 years to enable reduction in manpower cost. Strict control is being exercised to contain payment of overtime allowance even after reduction in number of employees and introduction of night navigation leading to 24-hour operations. By undertaking capital dredging, the cost of maintenance dredging has come down drastically. Induction of the Central Industrial Security Force (CISF) at an annual cost of Rs.5 crores has indirectly benefited the port users to minimise pilferage of cargo. The Railways have discontinued the haulage charges @ Rs.6/- per tonne after a settlement was arrived at on this long-standing issue. This has also reduced the cost to users.

The port has stated that it is working beyond its capacity and the average pre-berthing detention time is minimal at 0.39 days. The average ship output per berth-day is 3180 tonnes for dry cargo and 5439 tonnes for liquid bulk at Kandla. The Port is expecting 25% improvement in the overall performance / productivity after the additional capital projects planned like deepening the draft to 13.5 metres, acquisition of wharf cranes, and additional storage facility with supportive road network becomes operational.

- (v). While estimating revenue from vessel-related activities the port had not considered additional income expected to be received during 2002-03 and 2003-04 from dollar-denominated tariff items on account of exchange rate fluctuations. The port furnished this information later for incorporation in the cost statements.
- (vi). As per the policy decision of the Government, coastal vessel tariffs are prescribed at 70% of the foreign-going vessel tariffs. Further, coastal vessel rates are prescribed in rupee terms whereas foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity (which may have widened due to depreciation of the Indian rupee vis-à-vis the US dollar since the last revision) has to be restored to the level of 30% at the time of tariff revision. Even if there is no revision of rates for foreign-going vessels, the rates for coastal vessels need to be re-stated to restore the disparity to the accepted level. This means an additional income to the port even without revision of the existing vessel-related charges on foreign-going vessels. The KPT had not considered this additional income in the cost statement. On being pointed out, the KPT furnished an estimation of additional income for incorporation in the cost statements.
- (vii). Interestingly, almost all the users have opposed to the proposal arguing that it is an ill-timed one in view of the natural calamities that have lately affected the Kutch region. They have also pointed out the exemptions granted by the respective Governments on Excise duty and Sales Tax. It is to be recognised that these exemptions are only for the Kutch region and not for the nation as-a whole. In the port context, it is true that the facilities are situated in the calamity hit area; but, its cargo hinterland – North and Northwest India – cannot be said to have suffered the same fate. That being so, it is difficult to comprehend how factors like cyclone

and earth quake can be relevant for not considering the KPT's request for a tariff increase.

In reply to a query the port has confirmed that the estimates of expenditure for 2002-03 and 2003-04 do not include any expenditure required for repairs or rehabilitation due to damage caused by cyclone or earthquake and that such expenditure has been met by the port directly from its reserves. Similarly, expenditure on account of payment of arrears of wages and pension consequent upon revision of pay scales has also not been included in the present exercise of tariff revision.

(viii). The port has included interest on loans twice – once as a specific item and again as a part of return on capital employed. Though the amount involved is small the effect of double counting has been eliminated in the cost statements.

(ix). Initially, the port had considered Gross Block (including about Rs.147 crore from works-in-progress being the cost of assets completed and commissioned but not transferred to Gross Block) as capital employed and a return of 18% thereon. When depreciation is allowed as a separate cost element, Capital employed can only include Net Block and Working Capital; the Net Block will be the written down value of only those assets actually completed and commissioned. Assets which have been damaged / disposed of / decommissioned and awaiting disposal, even though not formally removed from the Net Block, are to be excluded. The port has subsequently furnished a list of assets which were completed earlier but were not added to the Gross Block. The port has also excluded the assets damaged / disposed off / de-commissioned but yet to be removed from the Gross Block and has furnished a list thereof. The port has furnished details of major capital projects likely to be completed / commissioned in 2002-03 and 2003-04 included in the projections of Net Block for those years.

Improvements to the Bunder Basin and additional two berths which are likely to be completed during 2003-04 have been included in the Net Block for that year. Since these are likely to be completed and commissioned in the second half of the year, only half the cost thereof has been considered by the port which appears to be reasonable.

(x). The port has considered working capital at a higher figure of Rs.119 crore. From the current assets, Investments and cash balances of funds have to be excluded; Interest earned on these investments of funds is also not counted as Income. In the port's accounts, a large amount of Rs.311.84 crore is shown to have been held as investments in bank term deposits / CODs and PSUs and Rs.35.79 crore under the heading cash in hand and at bank in Current / Savings Accounts. The current assets also include a large amount of Rs.96.85 crore as accrued interest. The port has excluded the investments and cash balances while computing the figure of working capital. Against the balance of revenue reserves of Rs.1,187.01 crore, specific investments thereof as shown in the Balance Sheet aggregate only to Rs.751.63 crore. Similarly, against the Provident Fund and Pension Fund balances taken together at Rs.79.13 crore, the investments thereof, as shown in the Balance Sheet, are only Rs.77.69 crore. Thus, the balance amount of these two types of funds aggregating to Rs.436.82 crore stands included in the current assets. After excluding this amount from the current assets of Rs.530.70 crore, current assets will work out to Rs.93.88 crore. The working capital, therefore, will work out to [Rs.93.88 crore (current assets) Rs.63.82 crore less (current liabilities)] Rs.30.06 crore for the year 2000-01.

The balance of Stores Inventory of Rs. 2.18 crores shown in the Balance Sheet represents over two years' consumption. This Authority has decided in the case of another major port that six months' normal consumption will be admitted for tariff fixation. Considering the position that Kandla is in a remote place and recognising the need for the KPT to maintain a larger fleet of floating craft owing to

navigational requirement in the tidal creek, one year's consumption of stores may be considered admissible to begin with. Out of the cash balances, the amount representing one month's cash expenses can be considered reasonable for tariff computation though the port has requested to consider equivalent of two months' cash expenditure. It is noteworthy that the Karnataka Electricity Regulatory Commission also allows only one month's cash expenses as reasonable cash balance to be allowed in Working Capital. On this basis, cash balance to be considered as part of current assets works out to about Rs.8.45 crore. Sundry debtors (including dues from MOA), which is another main item of current assets, shows a balance of Rs.12.88 crore, which is less than 10% of their revenue, can, therefore, be considered reasonable. The admissible amount of these three items added together represents Rs.22 crore. It is, therefore, considered reasonable to restrict the working capital to Rs.25 crore allowing a small balance for miscellaneous items.

- (xi). The port has undertaken a project of capital dredging to increase the drafts available in the channel and at the two new berths under construction for bringing in vessels with a draft of 13.5 metres. Some of the users like the CSLA and the KPSAA have objected to the inclusion of the dredging cost in tariff computation. It is argued that since the heavy capital dredging is being undertaken to accommodate larger vessels, the additional burden on that account need not be passed on to all the vessels entering the port; but, must be shared by only those vessels which would benefit by such deeper draft. The port has stated that the capital dredging project is being executed in stages (in the first stage, draft has been improved from 9.14 metres to 10.7 metres); and, as a result, expenditure on maintenance dredging is expected to come down substantially from Rs.26 lakhs in 2000-01 to Rs.17 lakhs in 2003-04; the benefit of this reduction in the maintenance dredging expenditure will be shared by all the vessels entering the port. In its opinion, the cost of capital dredging to deepen the draft further to accommodate vessels requiring a draft of 13.5 metres need not be burdened only on such vessels.

Expenditure on capital dredging already incurred and that to be incurred as considered in the Net Block, depreciation and Return on Capital Employed on the capital dredging amount, savings in the maintenance dredging expenses, and net effect on the deficit for the port as a whole have been worked considering the heavy capital dredging programme as shown in the following table:

(Rs. in crores)

Sl. No.	Item	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
1.	Capital Dredging Cost	18.20	32.00	31.00	10.00
2.	Depreciation @ 1% and Return on Capital Employed @ 14%	0.18 2.25	0.50 6.93	0.81 11.16	0.90 12.43
3.	Saving in maintenance dredging as compared to 2000-01	----	11.30	10.50	9.38
4.	Net (Sl no. 3 - 2) excess (+)/savings (-)	----	(-) 3.87	(+) 1.47	(+) 3.95

It can be seen from the above table that there is no net savings to the users due to the capital dredging as claimed by the KPT. The entire burden of the capital dredging need not, therefore, be spread over all the vessels which do not need the additional draft; it can reasonably be restricted only to the extent of savings accruing to them. It will be appropriate and reasonable to require the vessels fully benefited by the dredging to bear the extra burden of cost.

- (xii). Because of diversion of POL traffic, utilisation of liquid cargo berths has gone below 50% in 2000-01. The users have observed that this cannot be a justification for general revision of tariffs and have argued that the port should consider the interest on the reserve funds accumulated in the past mainly due to POL traffic and consider at least a part of that to tide over the present situation till new traffic is attracted.

The interest on investment on general reserve and other specific funds is not ordinarily considered as an income in tariff revision exercise. Likewise, investments of these funds also do not form part of capital employed. If interest is considered as an item of income, then, the investments will also have to be considered as capital employed. Hence, the position of deficit from operations will not improve. In fact, it will worsen if a return of 19.5% is allowed on the enhanced capital employed. There is, therefore, no reason to depart from the normal practice adopted so far of excluding interest on investments for the purpose of tariff computation.

- (xiii). In the case of major port trusts, the return on capital employed allowed consists of interest on capital (equivalent to the lending rate at which Government loans are available to the Port Trusts) and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves to be maintained. It currently adds up to 19.5% p.a. It is to be recognised that this is only a ceiling; and, it is not compulsory for a Port Trust to always seek return at the maximum permissible limit. Recently, for stated reasons, tariff revision at some other major ports have been settled by allowing returns on capital employed as chosen by them at a level well below the maximum permissible limit.

The KPT has, in the instant case, chosen an ROCE of 13% for 2002-03 and 15% for 2003-04. Thus, the average ROCE sought to be claimed through tariff revision is 14% which is well within the permissible limit. The KPT has proposed this level of ROCE considering market conditions and reduction in interest rates on investments. This Authority has no reason to disagree with this commercial judgment of the KPT.

It is to be recognised that the maximum permissible ROCE to be considered for tariff purposes is a function of the utilisation of capital assets. In many cases, this Authority has reduced the ROCE with reference to capacity utilisation. As has been mentioned above, the utilisation of the oil jetty (liquid cargo berths) is less than 50% which may warrant a reduction in return on the capital employed relating to liquid cargo berths. The port has, however, pointed out that the capacity of the port as a whole is not under-utilised. Against an assessed capacity of 36.67 MT, the port is expected to handle 38 MT in 2002-03 and 40.66 MT in 2003-04. Hence, it has argued that no reduction should be made in the return on capital employed on account of under-utilisation of liquid cargo berths. In all the cases where return has been reduced with reference to the utilisation factor, it has so far been with reference to the total port / terminal capacity. In view of this, there does not appear to be a need to effect any reduction in the ROCE considering under-utilisation of the oil jetties in isolation.

- (xiv). In the light of the discussions above, the cost statements have been modified. The modified cost statements for the port as a whole is attached as Annex - I. The summarised position of the results disclosed by the cost statement is given in the table below:

	<b>Particulars</b>	<b>Surplus (+) / Deficit(-) as per cost statements (Rs. in crores)</b>		<b>Surplus(+)/Deficit(-) without change as per cost statements (as percentage of operating Income)</b>		<b>Average 2002-03 2003-04</b>
		<b>2002-03</b>	<b>2003-04</b>	<b>2002-03</b>	<b>2003-04</b>	
	<b>I. KANDLA DIVISION</b>					
(i).	Cargo handling activity including general cargo, storage and estate	-7.66	-6.95	-16.3%	-13.4%	-14.9%
(ii).	POL	5.50	5.87	29.0%	28.1%	28.6%
(iii).	Port and Dock facilities	-71.52	-75.56	-148.9%	-138.0%	-143.5%
	Total for Kandla Division	-73.68	-76.84	-72.8%	-67.6%	-70.2%
	<b>II. VADINAR DIVISION</b>	60.87	68.83	81.4%	82.1%	81.7%
	<b>III. PORT AS A WHOLE</b>	-12.81	-7.81	-7.3%	-4.0%	-5.6%

It will be seen that the port as a whole shows a deficit of Rs.20.62 crore for the years 2002-03 and 2003-04 taken together which are relevant to this tariff revision exercise. The Kandla Division shows a larger deficit (Rs.150.32 crore) which is cross-subsidised by the surplus from the Vadinar Division.

The stated position of this Authority (and, indeed of the Government) is against cross-subsidisation. At the same time, this Authority also recognises the fact that complete elimination of cross-subsidisation at one go may not be possible. This Authority has not yet taken a final view on complete elimination of cross-subsidisation between various activities / sub-activities. Pending a final view on this issue, it has been decided not to allow any increase in tariffs for those activities which show a surplus. In view of this decision commonly taken for all the major ports, there is no case for revision of tariffs relating to the Vadinar Division (the KPT has also not sought any revision) and POL/ liquid cargo handling at the Kandla Division.

In view of the fact that cross-subsidisation between activities is allowed to continue at the existing level, the deficit position for the port as a whole is relevant for deciding increases in tariffs for cargo and vessel related services at the Kandla Division.

The sub-activity relating to handling of general cargo shows a deficit while the sub-activity relating to storage / warehousing (mainly of general cargo / containers) shows a surplus. The estate activity (rentable land and buildings and Township taken together) also shows a surplus. Considering the sub-activity general cargo handling, storage/warehousing, and estates together, there is a net deficit of Rs.14.61 crore for the years 2002-03 and 2003-04 taken together. The vessel-related services [Port Dues, Pilotage, Berth Hire (including water supply) together] show a substantial deficit of Rs.147.08 crore; and, going by that deficit, the vessel-related charges need to be revised by 150%. While it may be reasonable to bring tariffs closer more rapidly to the cost of rendering services, it is to be recognised that total reforms in vessel-related charges at one go may not

be feasible since it will cast a heavy burden on users. Nevertheless, the process of reform in vessel-related charges has to commence at least in phases from now onwards. Since the deficit disclosed by cargo-related and miscellaneous services is relatively small, it is found not necessary to revise the rates for these services except for rationalisation of the wharfage and demurrage schedules. It is to be admitted that the effect of this rationalisation cannot be quantified easily in the absence of data; but, it will definitely have an impact on the existing revenue of the Port Trust.

If the incidence of excess depreciation and return on capital employed on capital dredging, as discussed in sub paragraph (xi) above, is excluded, the overall deficit for 2002-2003 and 2003-2004 will be Rs. 20.62 crores. For the reasons given above, it is reasonable to cover this deficit by revising the vessel-related charges of Kandla Division, which shows the highest deficit. To achieve this, it will suffice if the vessel-related charges are increased by 25% after providing for some cushion for a possible drop in revenue on account of rationalisation of wharfage and demurrage schedules. The financial position can be reviewed after the capital dredging programme is completed. The KPT can then propose a suitable higher rate or supplementary charge on vessels benefiting fully by the increased draft available.

- (xv). As has already been mentioned, coastal vessels can enjoy a 30% concession over the corresponding rates for foreign-going vessels. The proposal of the KPT is not in line with this accepted position. The port has proposed to continue with the higher level of disparity between the rates for these two categories of vessels, apprehending traffic diversion, if a steep increase in rates for coastal vessels is effected by restoring the disparity to the accepted level.

It is to be recognised that the level of concession to be allowed to coastal vessels has already been settled by a Government policy which has been adopted by this Authority in prescribing such rates at major ports. This as an issue is commonly applicable to all the major ports; and, deviation from the approach adopted so far only in case of one of the major ports may give rise to (avoidable) complications at other ports.

It is also relevant here to consider the objection raised by the CSLA in this regard. As correctly bought out by it, the suggestion of the KPT will make the foreign-going vessels to cross-subsidise (beyond the accepted level) the coastal vessel operations.

It is, therefore, considered reasonable to continue with the approach adopted in this regard so far and fix rates (in rupee terms) for coastal vessels at 70% of the rates for foreign-going vessels. If the KPT desires to offer further concession over the notified rates for coastal vessels on commercial consideration, it can come up with a suitable proposal for allowing discounts in the coastal vessel rates. Needless to mention that the revenue loss on account of such discounts is to be borne by the port out of the return on capital employed allowed to it through tariffs.

- (xvi). The port has proposed a new charge called stream dues for use of its inner anchorages at Kandla and has indicated 20% of the berth hire charges as the rate therefor. This is much higher than the rates prescribed for outer anchorages and Vadinar anchorages. The port has justified such a higher rate for the inner anchorages since loading and unloading operations by using barges are carried out at these anchorages though it involves frequent movement of barges from berth to vessel. It is noteworthy that users have not specifically objected to this linkage of anchorage charges to berth hire charges. Levy of anchorage fee is in vogue in most of the major ports but a separate charge is prescribed without linking it to the berth hire. The KPT must classify its anchorages according to the depth available, proximity to the main operational area, etc., and prescribe

separate rates. Notwithstanding this position, this Authority is inclined to approve the proposed rate as an interim measure. The KPT is, however, advised to propose more rational anchorage fees within six months.

- (xvii). The port has proposed that if additional tug is required for pilotage operations additional charge will be leviable. It is an accepted position that the composite pilotage fee includes services of one inward movement, one outward movement, and one shifting within the dock area with adequate number of tugs as may be required to handle the vessel; and, this has been prescribed in many of the major ports. The port has stated that it being a tidal port it is possible to undertake safe berthing by using one tug taking advantage of tidal flow. Hence, pilotage fees at Kandla cover the cost of using only one tug. In the event of a Master of vessel indenting for additional tugs, it shall be at extra charge. Users have complained that on occasions the pilot on-board insists that the vessel requisitions additional tug(s) entailing additional expenses for them and they have no say in the number of tugs to be utilised. At the other ports, such a provision for charging extra for using additional tugs, wherever it existed in the tariff, has been deleted. There is no reason to retain it in the case of the KPT. The port's argument that every vessel will indent additional tugs does not appear to be quite relevant. It is for the port to decide the number of tugs required for any ship movement and provide them accordingly. It is noteworthy that no other port has expressed any difficulties faced by them in this regard. This Authority, therefore, deletes the existing provision for levy of separate charges for providing additional tugs for pilotage.

The existing SOR provides that normal rates of pilotage will apply if the pilot boards the vessel at any point upto a distance of 3.22 kms (2miles) seawards from OTB the pilotage station and that if the pilot is required to board at any point between 3.22 to 9.66 Kms (6 miles) from the pilotage station, pilotage fees at double the normal rates shall apply. The Pilot will not go beyond 6 miles for boarding a vessel for pilotage. In order to remove the element of discretion, the present provision is modified to provide that double the charges shall apply if the vessel requires the pilot to board the vessel beyond a point 3.22 kms seawards from the pilot station.

- (xviii). In regard to charges for shifting, the port has stated that all of its 10 general cargo berths are in a continuous straight line for a stretch of 2 kms. and shifting of vessels may become necessary to accommodate any incoming vessel depending upon its characteristics. In view of this, the port is not in favour of charging for additional shifting from one berth to another or from berth to mooring and vice versa as these will be on port account. This Authority has already clarified that no charge shall be levied for shifting a vessel on port's convenience; and, it will hold good in the KPT case also. Notwithstanding this, it is reasonable for the port to levy shifting charges from the second 'shift' onwards made at the request of users.

In a case relating to the Chennai Port Trust it has been decided recently to fix the shifting charge at 25% of Pilotage fees. This had to be done in the absence of specific cost details available with reference to the service provided. Since the position is same in the KPT also, this Authority finds it reasonable to prescribe 25% of the Pilotage fee as the shifting charge. The KPT is, however, required to propose a suitable shifting charge with reference to the cost of providing the service without linking the charge to Pilotage fee.

The KPT has proposed to levy additional pilotage fee for vessels shifting to OTB. It is to be recognised that shifting charges can be applied only in cases of shifting within the berths or dock basin. Since movement to the OTB is actually a complete pilotage activity, it will definitely attract payment of pilotage fee. That being so, the proposed provision is approved for inclusion in the revised Scale of Rates.

The existing Scale of Rates prescribes a Pilotage fee of US\$ 314.16 for foreign-going vessel and Rs.6600/- for coastal vessel for services rendered by a Pilot to a vessel at OTB, double banking, etc. The KPT has now proposed to levy 50% of the Pilotage fee for these services. To a query raised by us, the KPT has made a general statement that most of the existing tariff for attendance of pilot for certain activities are very low thereby the tendency of availing these services has increased. Considering the pilotage fee in the middle slab of 30,000 GRT, the tariff applicable for this service will be Rs.1,92,750 for coastal vessel at the rates proposed by the KPT as against the existing tariff of Rs.6600/- for the coastal vessel. This appears to be exorbitant notwithstanding the argument of the KPT that the increase proposed is to act as a deterrent factor. In view of this, it seems reasonable to levy 25% of the Pilotage fee for the service rendered by a Pilot to a vessel at OTB or for double banking, etc.

- (xix). The KPSAA has contended that various increases proposed in the pilotage charges are not justified; apparently, the problems caused by tidal requirements have not been reckoned with. The port has replied that existing charges for various instances like cancellation of pilotage or attendance charges are very low. There is a tendency of utilising the services very often. In view of the tidal conditions at the Kandla port, maximum numbers of movements have to be performed within the limited time available. Any last minute cancellation of the pilotage movement upsets the plan of movements and may even result in avoidable detention of other vessels which would otherwise have moved out or in. This appears to be a valid argument. Hence, this Authority has no hesitation in allowing an adequate increase in such charges to act as a deterrent factor.
- (xx). The IOCL has stated that in view of the draft restrictions at Kandla, crude oil brought in Very Large Crude Carriers (VLCC) is transferred to small tankers for transport to Kandla. The port treats these vessels as foreign-going vessels for levy of vessel-related charges even though these tankers have coastal certificates.

In response, the port has stated that the Government had issued directives to all the ports in 1996 regarding treatment of vessels as 'coastal' or 'foreign-going'; and, accordingly, in case a mother-vessel discharges foreign cargo to a daughter-vessel, and when that daughter-vessel visits the port it is deemed to be a foreign-going vessel. The port has added that according to the guidelines issued by this Authority, viz., when a vessel moves from an Indian port to another Indian port, it is to be considered as a 'coastal' vessel. In the case cited, the daughter-vessels of the IOC move within one port and not from one Indian port to another; and, therefore, the port is treating those vessels as 'foreign-going' vessels for the purpose of levying vessel-related charges. This is a specious argument.

According to the decision already taken by this Authority, the nature of cargo or its origin will be of no relevance; and, the vessel will remain 'coastal' subject to the vessel having a Coastal License from the Director General of Shipping or a Conversion Order issued by the Customs.

Accordingly, the dedicated daughter-vessels employed by the IOCL will have to be considered as 'coastal' if they carry a Coastal Licence from the Director General of Shipping even though they carry cargo of foreign origin. It is true that the movement may not from one Indian port to another Indian port; but, it is a movement within the port. Since both Vadinar and Kandla fall within the Kandla Port limits, no question of payment of Port dues at Kandla can arise if Port dues had been paid at Vadinar. For other charges the movement from Vadinar to Kandla need to be considered at the rates applicable to coastal vessels, if the vessels carry appropriate coastal licences.

In this context, it becomes necessary to introduce a conditionality in the Scale of Rates, as has been done in the cases of KOPT and MBPT, to specify that the

status of a vessel, as borne out by its certification will be the deciding factor for its classification into 'coastal' or 'foreign-going' category for levying vessel-relates charges. The nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. It is noteworthy that a similar prescription is being made separately for common adoption by other major ports.

- (xxd). There is a provision in the Scale of Rates that in case a vessel leaves the port without taking a pilot even though it is compulsory, in addition to all penalties provided under the Indian Ports Act, 1908, the vessel will be liable to payment of pilotage fees as specified in the Scale of Rates. It does not appear appropriate to recover pilotage fees when no pilotage service has actually been provided. In such cases, the law provides for appropriate actions; and, the Port can impose such penalties. The provision is, accordingly, deleted from the Scale of Rates.
- (xxii). Like other major ports, the KPT has also a system of priority/ousting priority berthing for an additional charge. This system has been in vogue with reference to a Govt. instruction on the subject. In the cases of general revision of Scales of Rates of some other major ports, this Authority had observed that, in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be any number of vessels ready to pay additional charges; and, it would give scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issue has not yet been taken by this Authority, as was done in the case of other major ports, it does not like to approve or disapprove the priority berthing arrangement at the KPT. The KPT can continue to levy the charge as hitherto until a final view is taken for common adoption by all the ports.
- (xxiii). Several years ago, the concept of 'composite berth hire' was introduced based on a recommendation made by the Directing Group. In order to remove some anomalies that have crept into the system in this context, this Authority had requested the port trusts to categorise their berths with reference to comparable facilities available and prescribe a uniform 'composite berth hire' rate for berths having comparable facilities.

The port has clarified that all the 10 general cargo berths are situated in a straight line stretching over 2 kms. and all berths are being used to handle all types of cargo. Therefore, a uniform berth hire has been proposed for all the 10 general cargo berths. At certain berths, wharf cranes have not been provided and, accordingly, it has proposed to give a rebate of 10% for non-crane berths. Rates for non-crane berths at other major ports are less by about 30% except in the case of the New Mangalore Port where the difference is 20%.

When asked to justify the low rate of rebate proposed, the port has stated that the cranes installed, except four, are older ones and that the port is in the process of acquiring 10 new cranes of adequate higher capacity for ensuring proper and adequate handling facility even for gearless vessels. A review of the rate of rebate to be allowed for non-crane berths can be considered after installation and commissioning of the new cranes. The proposed rebate of 10% appears to be too low and cannot be allowed to continue at this level for too long. This Authority, therefore, decides to raise the rebate for non-crane berths to 20% till a proper review is conducted after the new cranes are installed and the cost of operations of those cranes can be assessed.

- (xxiv). There is a provision in the SOR that when a vessel shifts from mooring point to a berth or vice versa both mooring charges and berth hire charges shall not be levied for the same shift of 8 hour duration in which shifting of vessel takes place. In such cases, it is logical that the rate applicable at the commencement of the shift of 8 hours will be charged for the whole of that shift; and, thereafter, the rate applicable at the new place – berth or mooring point – can be levied.

- (xxv). The KPT has proposed to levy the Berth hire charges applicable at the Oil jetties in case a vessel is double banked with another vessel occupying General cargo berth or Oil jetties. The proposed provision does not seem to be reasonable since the Berth hire rates applicable at the General Cargo berths and the Oil Jetty berths are different. It needs to be pointed out that in the cases relating to some other major ports, it has already been prescribed that the vessel double banked is to be levied with 50% the Berth hire Charges. The provision proposed by the KPT is, therefore, modified in line with the decision already taken in the cases of other major ports.
- (xxvi). The existing Scale of Rates provides that any vessel which continues to occupy any berth without carrying out cargo-handling operations for any reason, and after the expiry of the period of notice given by the concerned officials of the Port to vacate the berth, shall pay berth hire charges at 5 times the normal rate. The port has justified continuance of this provision since it acts as a deterrent factor. Given the berth occupancy at the general cargo berths of about 90%, if a vessel idles at the berth without carrying out any cargo operations, it wastes a scarce resource for which there is a demand from other waiting ships. While it may be reasonable to retain this provision, it appears more transparent if the notice period is spelt out clearly instead of leaving it to be decided on a case-to-case basis by the Port officials. The KPT is advised to propose this for subsequent incorporation in the Scale of Rates.
- (xxvii). The KPSAA has argued that the KPT is duty bound to provide a safe anchorage; and, if it does not, it cannot charge for tugs required to pull back the vessel. The port has replied that pull back operations at Vadinar is a unique type of service provided to VLCCs when moored at the Single Buoy Mooring (SBM). When a VLCC is moored to the SBM, a tug is employed to pull back the vessel so as to maintain a sufficient distance between the vessel and the SBM to avoid any damage to the SBM. This operation is undertaken throughout the vessel's stay and hence a separate charge for the pull back operation exists. This appears to be a valid argument. It is noteworthy that if this charge is discontinued, the mooring charges at Vadinar will have to be suitably increased.
- (xxviii). The port has revised the wharfage schedule and has proposed rates for bulk cargo and an additional charge of Rs.15/- PMT proposed for cargoes other than bulk for supply of labour. In the existing schedule, it is specified that wharfage charge are for packed/bagged cargoes and shall be reduced by Rs.15/- PMT if the rates are applied for bulk cargo if the relevant cargo is handled in bulk form. The KPSA has observed that this amounts to indirect increase of rates. The port has clarified that its shore labour is not engaged in handling bulk cargo. The existing rate of wharfage is for break-bulk cargo and hence a rebate was provided for handling bulk cargo. The proposed rates are for bulk cargo and in case cargo brought is in packed/bagged form, an additional charge of Rs.15/- PMT for supply of labour is proposed. In reply to a query, the port has clarified that the additional charge will apply to any of the items of general cargo specified in the wharfage schedule if it comes in break bulk form.

The approximate revenue recovery for supply of shore labour is around Rs.6 crore against the total cost of Rs.10 crore per annum. The port has requested that the existing rate for supply of labour may be retained as age-old productivity norms are still to be revised. The uncovered cost which may represent or include cost of surplus labour as in the case of other ports will get spread over the entire cargo. The proposed additional charge for supply of labour is allowed, subject to suitable adjustment in the base wharfage rate.

- (xxix). In the wharfage schedule, rates for export have been proposed at 50% of the rates for import of the same commodity. The existing wharfage schedule also provides for a rebate of 50% for export cargo. When asked to justify the continuance of a rebate on export cargo, the port has stated that the concessional rate for export

cargo was introduced at the instance of the Ministry of Commerce and has been in vogue for several years. Kandla serves as the main bulk – cargo – export – port for the vast hinterland of Jammu & Kashmir, Punjab, Haryana, western Uttar Pradesh, Rajasthan, and Madhya Pradesh. New private ports have come up on the coastline of Gujarat and these ports also depend on the same hinterland and the same cargo. The port feels that the facility available to exporters since inception of the port should not be withdrawn in the present highly competitive market situation. The financial implication of concession is about Rs.5 crore per annum.

Giving such incentives / subsidies for promoting exports has to be the responsibility of the Government and a port trust shall not shoulder this burden. Export cargo already enjoys extra free days as compared to import cargo. The additional financial incentives proposed are not in line with the stand recently communicated on behalf of the major ports by the Indian Ports Association (IPA) that port trusts shall not be required to give concessions in cargo-related charges to coastal traffic for the purpose of easing congestion in rail/road traffic. Based on this view of the IPA, this Authority has refused to concede representations for concessions in cargo-related charges for coastal traffic in certain cases.

While accepting the fact that concessional wharfage enjoyed by export cargo at Kandla is long-standing, it cannot be allowed to be continued indefinitely thereby making the import cargo to perennially cross-subsidise export operation. A step towards reducing the disparity has to commence in a phased manner. Towards this end, a 'rate of wharfage' has been prescribed for each cargo without distinguishing between imports and exports. While arriving at the revised rate either lower or the higher of the existing rate has been considered depending upon whether it is a predominantly export or import item; a mid-way rate is prescribed for such cargo which are significant in both imports and exports.

The GCCI has suggested that the port shall give more concessions for coastal traffic not only in vessel-related charges but also in cargo-related charges to encourage coastal traffic. The coastal vessels already enjoy a concession in vessel-related charges as stated earlier. This Authority has already decided that no concessions be offered in cargo-related charges for coastal traffic. There does not appear to be any need to review the decision already taken in this regard.

Even though it has been decided to maintain status quo in cargo-related charges, this Authority has no reservation to approve certain rationalisation in the wharfage schedule proposed by the KPT. The KPT's proposal to adjust wharfage charges for hazardous chemicals, edible oil and metal scraps is approved. The KPT has proposed to introduce a wharfage rate for 'unspecified cargo'. The proposal appears to be reasonable; and, accordingly, the proposed entry is included in the revised Scale of Rates.

- (xxx). The AIREA mentioned that it has large stocks of rice to be exported and the port must offer encouragement to export more. The increase in quantum of traffic will make up for much more than the concession offered. This Authority is always in favour of encouraging the concept of volume discounts. It will be easier to introduce volume discounts straightaway on the basis of total exports in a year if the exporter is a single party but not so when more parties are involved. The KPT can come up with a suitable proposal for offering volume discounts in wharfage after analysing the quantum of exports by various parties in a year.
- (xxxi). The AIREA has further pointed out that berths / storage space where chemicals have been handled earlier are sometimes allotted to vessels carrying foodgrains / edible items. This contaminates the foodgrains and may even result in cancellation of the exports from India permanently. It has requested the port either the berths must be cleaned properly or a covered storage space be provided exclusively for storage of foodgrains / edible items. The port has replied

that it will ensure in future that no vessel carrying dirty cargo like sulphur, coal, etc., will be handled at cargo berths where agricultural products are being handled. Till a separate storage space of 67 hectares will be ready for use, additional care will be taken that no storage of polluting/contaminating cargo will be allowed near agricultural/ edible cargo.

- (xxxii). In the schedule of wharfage charges, it is mentioned that in case of any doubt regarding classification of any cargo for the purpose of levying wharfage charges, the decision of the Chairman (KPT) will be final. This provision is not consistent with the tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act. As has already been introduced in the Scale of Rates of many other ports a suitable provision is incorporated in the Scale of Rates of the KPT stipulating that before classifying any cargo under 'unspecified items', the Customs classification of item must be referred to see whether the item can be classified under any of the specified items of the port's wharfage schedule.
- (xxxiii). The port has proposed 20% extra wharfage if vessels carrying oil cargo are berthed at cargo jetty. Users have objected to this saying that the port does not give any additional facility at the cargo berths for handling oil cargo; and, therefore, levy of an additional charge is unjustified. The port has clarified that the cargo berths are being used beyond their capacity and liquid cargo berths are under-utilised. Some users have tankage facility both near general cargo berths and liquid cargo berths. Depending upon the position of availability of tankage capacity, they prefer to berth the vessel at a general cargo berth to suit their convenience. The additional charge is prescribed to discourage such use of general cargo berths. The argument of the Port carries force; and, therefore, this Authority is inclined to approve the proposed extra charge.
- (xxxiv). The port has proposed demurrage charges separately for imports and exports. The slabs of duration have been increased and the rates for individual slabs have been reduced. The result is that incidence of telescopic increase is reduced. The port has clarified that separate rates for import and export have been proposed to remove problems arising out of interpretation of the existing provisions. In regard to incidence of telescopic rates, the port has clarified that as per the existing provisions, demurrage after the fourth week is as high as Rs.27/- PMT per day for open storage and Rs.54/- PMT per day for covered space. This high incidence resulted in the users abandoning the cargo or requests for remission. Hence weekly slabs have been provided upto 7 weeks and higher rates prescribed from the seventh week onwards. While the rationalisation proposed in the demurrage charges appears to be reasonable and deserves to be approved, there is no reason to introduce a distinction between import and export cargo for the same reasons given for doing away with such distinction in the wharfage Schedule. That being so, the demurrage rates as proposed by the KPT for import are approved for export cargo also.

A higher free time of fifteen days is being allowed for excess landed cargo. Normally, in view of the faster communication facilities available at present, information about cargo manifested should be available to the port and users quickly, and even on-line. In this backdrop, excess landed cargo is expected to pay demurrage at a higher rate as a penalty. In any case, there is no need to treat such cargo more favorably by giving extra free time. The proposed provision is, therefore, deleted notwithstanding the fact that storage space is not a problem factor at the KPT.

- (xxxv). The port has proposed additional charges for 40' reefer containers on a telescopic basis, in addition to a uniform charge of \$ 25/- for allotment of reefer point, and has proposed that 40' containers will pay at double the rate per TEU.

Users have observed that additional charges for reefer containers are very high and this may result in diversion of traffic to the neighboring private port.

The CSLA has objected to both—the doubling of rate for 40' reefer container and the escalated rates per TEU for prolonged storage. It has added that it has been substantiated on technical considerations that 40' containers consumed electricity at 1½ times (and, not double) of the 20' containers and the rate of consumption does not go up for prolonged storage period. The additional charges for supply of electricity to reefer containers at other major ports and private terminals remain constant for the entire period of storage and the rate for 40' container is 1½ times of the rate for 20' container. The provision in the KPT Scale of Rates is, therefore, required to be modified in line with the provisions in the Scale of Rates of other major ports/terminals. It is noteworthy that the uniform charge of \$ 25/- for allotment of reefer point has been deleted by the port subsequently.

The port has proposed to introduce a conditionality requiring the users to bring their own cables, power generators, and manpower. It has also proposed not to accept any responsibility in case of disruption in power supply and any consequential damages caused on account of such disruption. Users have objected to these proposals and pointed out that permission to bring in power generators is also not quickly granted. The port has subsequently agreed to permit users to have their own stand-by generators for use in case of disruption in power supply so that damage to the cargo can be avoided. In addition, it is not reasonable for the port to levy electricity charges for the period when power supply is disrupted. A necessary provision in this regard is, therefore, included in the revised Scale of Rates prescribing that the users will be permitted to make their own arrangements for alternative power supply by bringing generating sets or otherwise at their own cost when power supply is disrupted / disconnected.

Charges for supply of electricity to reefer containers have been proposed to be levied on a unit of 'per day'. In case of the Chennai Container Terminal Limited, this Authority has already reduced the unit to 8 hours. It is reasonable to introduce such a change in unit of levying this charge at the KPT also.

Further, the rates proposed are a mix of charges for supply of electricity and storage charges. While dwell time charges on reefer containers will be governed by the common dwell time charges for all containers, it is necessary to prescribe only the electricity charges separately. For this we have considered the rates prevailing at the other container terminals like the JNPT, the NSICT and the CCTL.

- (xxxvi). The port has deleted the schedule of warehouse rental charges while revising the Scale of Rates. In reply to a query, the port has stated that the existing four warehouses were damaged during the recent earthquake; the first floors of the other two warehouses were also damaged. All the damaged warehouses are being dismantled. Out of four transit sheds, only one transit shed is left for storing cargo on transit terms. The remaining two warehouses are also to be utilised on transit terms. It has been decided as a policy to allot all new godowns under construction (or, proposed to be constructed) on transit terms only. The KPSA has questioned denial of warehousing facility. Provision of a service or a facility is a port management decision. In this case, the KPT has decided not to provide warehousing facility. Since the facility is not to be provided there is no relevance to retain a tariff therefor. In view of this, the schedule of warehousing charges is deleted, as proposed by the KPT.
- (xxvii). The port has proposed that the provision relating to stuffing/de-stuffing of containers under the wharfage schedule be deleted because the port does not carry out the said activity. The users are, however, permitted to stuff/destuff containers within the port area. Here again, for reasons given above, the provision is deleted, as proposed by the KPT.

(xxxviii). The existing Scale of Rates prescribes container storage charges separately for empty and loaded containers whereas it has now been proposed to charge container storage charges for both empty and loaded containers at the same rate; and, 40' containers being charged double the rate of the 20' containers. The port has stated that stuffing/de-stuffing operations are allowed to be carried out by the users themselves inside the port area and it is difficult and more expensive to keep track of stuffing/de-stuffing operations and, therefore, the same rate has been proposed for both loaded and empty containers. Besides, whether a container is empty or loaded, it occupies the same space; and, a 40' container occupies double the space as that of a 20' container. The rate prescribed for a 40' container at double the rate of 20' container is according to the practice adopted at some other major ports and can be allowed. Same rates of storage charges for empty and loaded containers have recently been approved in the case of the CCTL and a similar approach can be adopted at the KPT also.

The duration slabs and the rates for storage for each slab have been proposed to be steeply increased. These have been moderated by increasing the slabs and adjusting the rates for each slab bearing in mind that prolonged storage of containers in port area must be discouraged.

(xxxix). Free time for the containers has been proposed to commence from the GLD of the vessel while in the case of general cargo it is to commence after the completion of the discharge of cargo from the vessel. The KPT has defined the GLD. Eventhough the concept of GLD is more relevant to general cargo, the port has expressed difficulty to follow the concept of GLD in the case of general cargo vessels. In the event, it is not clear why the GLD concept must be introduced for containers. In order to have uniformity in the case of containers as well as general cargo, the free period for containers shall also commence from the complete discharge of containers from the vessel.

(XL). There is a provision in the Scale of Rates that if cargo meant for export is taken back for any reason, wharfage will be recovered in addition to demurrage charges if it remains there for more than 15 days. The KPSA has questioned the recovery of wharfage in such cases. Recovery of wharfage is not appropriate if the goods are not exported. In such cases, the port could recover storage charges even from the day the cargo was brought in to discourage indiscriminate use of port's storage yard. The port has subsequently modified the provision to state that storage charges equivalent to wharfage charges as applicable will be levied in lieu of free period as applicable to export cargo and the cargo will be treated as export cargo for all purposes. The revised proposal appears to be reasonable and it is approved. The nomenclature of this charge may be stated as 'charges for shut-out cargo' as in the case of other ports instead of 'charges for cargo back to town'.

(XLI). The KPSA has pointed out that separate storage charges / ground rent rates have been prescribed for bulk / bagged / container cargo and rates for bulk cargo are the highest. The port has stated that the proposed rates for storage of bulk cargo for the first slab of 60 days is Rs.38.50 per 10 sq. mtrs. or part thereof per month at kachcha plots and at Rs.69/- for pakka plots whereas at the rate of Rs.150/- for covered space where break bulk cargo is stored. The storage charges for containers are the highest. There does not appear to be any anomaly in this regard and hence no change is called for. In any case, the existing licence (storage) fee on general cargo will remain unaltered in view of the decision of not revising cargo handling charges at Kandla.

(XLII). There is a provision in the existing Scale of Rates that locking of rented warehouse by the user shall not make the port bailee of the goods stored therein. If the cargo is not yet passed out of Customs' charge, the liability of the port as a bailee will have to be deemed to continue. The port has, however, pointed out that it does not take custody of the cargo stored in warehouses taken on rental

terms. This position is to be governed by the applicable law. There is no need to specify this as a conditionality in the Scale of Rates.

- (XLIII). The port has prescribed the fees for fire-fighting equipment and services in dollar terms. Since the fee for fire-fighting services is a charge of miscellaneous nature and not a vessel-related charge, dollar-denomination of the charge is not in line with the approach adopted by this Authority. The port has replied that most of the fire-fighting services are being provided to vessels while discharging POL products and chemicals which are highly inflammable, the rate prescribed in dollar terms is applied only to vessels availing the fire-fighting services. The port has, however, allocated the fire-fighting expenses to cargo activity instead of to vessel-related activity. Since vessel-related activity is in heavy deficit and the vessel-related charges are not proposed to be revised, to cover the entire deficit, no change is being made in the allocation of the expenditure.

There is a provision in the Scale of Rates that if the port craft is used to put off fire on a vessel in Kandla port premises or if it is kept in attendance for protection in the event of fire having started in the vicinity even though there was no specific requisition for the craft, the charges stipulated are payable by the vessel. Users have stated that providing fire-fighting services in the port and harbour area is the responsibility of the port and charging heavy specific fee for use of fire-fighting equipment and services is not appropriate. This argument deserves to be admitted.

The cost of providing this fire-fighting services forms part of operating cost allocated to various sub-activities and will get recovered through normal cargo-related charges / vessel-related charges. That being so, there is no need to levy a separate charge for fire fighting services.

The fees for fire-fighting will, however, be applicable if the designated craft or the fire engines are used for any purpose other than fire-fighting. The Scale of Rates has been amended accordingly.

- (XLIV). The KPT has proposed around 15% increase in dry dock hire charges which is less than the general increase considered under the vessel related activity. Further, the port has proposed to levy dry dock hire charges based on the length of the craft. The proposed tariff appears to be reasonable and hence it is accepted. The charges for cleaning of dry dock on the first day is proposed to be levied separately. Instead of showing this as a separate item, it will be logical to merge it with hire charges of dry dock for the first day.

The user is expected to clean the dry dock from the second day onwards and if they fail to remove, the port will carry out the job by giving the user notice in writing. This provision is to be deleted considering that dry dock hire charges or port dues prescribed for conservancy of the harbour cover these expenses which are included in the cost statement for vessel related activities.

There is a provision that 50% of the charges prescribed for docking / un-docking of a vessel will be payable by the hirer in case the docking / un-docking of the vessel already fixed has to be cancelled due to delay caused either by the hirer or due to any reasons not attributable to dock convenience. These charges are not leviable if prior notice in writing is given to the port not later than 1400 Hrs. on the previous day. The proposed provision is modified to state that the charges will become payable only if the hirer cancels the requisition for an operation.

- (XLV). The KPT has furnished detailed cost sheets for the hire charges proposed for mobile cranes, forklifts etc. for cargo handling purpose. The management and general overhead expenditure has not been considered by us in the calculations since these are indirect expenditure already considered by the KPT in its financial estimates. The arithmetical error in computation of incidental cost related to wage

cost has also been corrected. Subject to these modifications, the hire charges of equipment in this schedule is approved.

The KPT has considered the cost of insurance of equipment in its working of hire charges. In the light of this, as held by this Authority even in its earlier Order relating to fixation of hire charges of the floating craft, the existing provision of recovering charges for damages/ replacement cost from the users in case of accidents, breakdown, etc., is irrelevant. That being so, the provision relating to recovery of damages from the users is deleted from the schedule relating to charges for mobile cranes, forklifts, etc. The KPT is advised to consider insurance cost while working out tariffs even in case of the other equipment at the time of the next general revision.

(XLVI). The charges for use of dirty ballast tank, inter-transfer of POL products from IOC for shore terminal to Oil Companies at Kharrohar and vice versa are retained at the existing level as against a 50% increased proposed by the KPT. This has been done in line with the decision of not allowing any increase in any activity other than vessel-related activity.

(XLVII). The hire charges for floating crafts has been rationalised and is proposed to be prescribed based on the capacity of the crafts as against the existing tariffs prescribed for the individual tugs/launches. The KPT has furnished the detailed basis of rationalising the rates based on the capacity of the floating crafts. The KPT has clarified that it has not proposed any increase in the hire charges of floating crafts. For the purpose of computation it has taken the average of the existing rates applicable for respective grouping of crafts. Hire charges for some of the tugs/launches considered by the KPT in its working do not appear in the existing Scale of Rates nor approved by this Authority subsequently. In this regard the KPT has clarified that the rates for these tugs/launches were approved earlier by the Government. The rates proposed by the KPT are not exact average of the existing rates. They are slightly less for some of the tugs/launches and slightly more for few other except for the major difference observed in the tariff proposed for the launch of above 600 BHP. In case of launch above 600 BHP the KPT has proposed a tariff of US\$ 183.00 for foreign going vessel and Rs. 6264/- for coastal vessel whereas the average tariff for this group comes to US\$ 90.80 and Rs. 2387.65. Since the difference here is exorbitant, the rate has been retained at the average level for that group even though the revised rate is less than the rate arrived at for a lower capacity group. In case of other tugs/launches the tariff proposed by the KPT is accepted since the difference in the average and the rate proposed by the KPT is negligible.

It is to be noted that the KPT has proposed a tariff for the launch of 401-600 BHP; but, has not furnished the details of the existing launch of this capacity. That being so, hire charges for launch 401-600BHP is not included assuming that the KPT does not have any launch of this capacity.

(XLVIII). The charges for electric wharf cranes hired for handling cargo other than to and from ships were proposed to be revised upwards from Rs.530/- to Rs.10,000/- per shift. The users have complained that the wharf cranes are used for handling cargo to and from barges also and this would amount to be a heavy burden on them. The port has now agreed not to apply these charges in the case of use of these cranes for loading/unloading to/from barges. This has been incorporated in the Scale of Rates. It will be more logical that the rate for hire of wharf cranes for use other than cargo loading / unloading operations is prescribed in relation to the rebate to be allowed in berth hire charges for the non-crane berths. Accordingly, the rate for this item is prescribed in the revised Scale of Rates.

(XLIX). The KPSA has objected to the hike in the fee for port entry permit from Rs.7/- to Rs.50/- and has suggested that it should be only a token charge. The port has clarified that it is a one-time charge for giving a permanent entry permit. This is

not a major item having greater financial implications even for users. That being so, this Authority approves the entry fee as proposed by the port.

- (L). Users have complained that weighing machines / weighbridges are not showing correct weights and as a result they lose significantly on every shipment. They have also suggested that the weighment charge should be on a 'per tonne' basis and not on a 'per truck' basis. The port has stated that the weighing machines / weighbridges are periodically inspected by the officials of the Weights and Measures Department of the State Government and recalibrated regularly. The port agreed to do inspection more frequently to minimise such errors. Since weighment charge is payable on an empty truck also, the port has proposed to levy this charge on a 'per truck' basis. The proposed provision is accepted.
- (Li). The existing Scale of Rates of the KPT is a mix of tariff and non-tariff matters. The conditionalities that relate to operational issues are deleted from the Scale of Rates. Similarly, the conditionalities prescribing discretionary powers in tariff matters to various functionaries in the KPT are also deleted. Various tariff orders passed by this Authority for common adoption by all the major ports are included in the Scale of Rates at appropriate places.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind this Authority approves the revised Scale of Rates of the KPT attached as Annex-II.

10.2. The revised rates and conditionalities relating to vessel-related charges will become effective after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India.

10.3. The revised rates and conditionalities relating to cargo-related charges and other miscellaneous charges will become effective after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India.

S SATHYAM, Chairman  
[ADVT III/IV/143/2002/Extv ]

#### ANNEX- I

#### COST STATEMENT FOR THE KANDLA PORT AS A WHOLE

(RS.IN CRORES)

DESCRIPTION	2000-2001	2001-02	Without Change		With Change	
			2002-03	2003-04	2002-03	2003-04
CARGO THROUGHPUT	36.74	37.40	38.00	40.66	38.00	40.66
I. OPERATING INCOME						
(i) CARGO HANDLING AND STORAGE	81.87	79.12	80.84	88.95	78.61	86.72
(ii) PORT AND DOCK CHARGES (includes income from foreign exchange variation and income due to maintaining disparity at the accepted level between the rates for foreign-going and coastal vessels)	84.56	85.57	95.23	108.23	106.94	121.60
<b>SUBTOTAL</b>	<b>166.43</b>	<b>164.69</b>	<b>176.06</b>	<b>197.18</b>	<b>185.55</b>	<b>208.32</b>

(iii) LEASE AND RENTALS	10.40	10.73	10.75	11.83	10.75	11.83
(iv) TOWNSHIP	4.16	2.55	2.62	2.88	2.62	2.88
(v) FINANCE & MISCELLANEOUS INCOME	8.72	3.73	3.39	3.39	3.39	3.39
<b>TOTAL (I)</b>	<b>189.70</b>	<b>181.70</b>	<b>192.82</b>	<b>215.28</b>	<b>202.31</b>	<b>226.42</b>
<b>II. OPERATING COST</b>						
(i) CARGO HANDLING	22.20	24.26	24.00	25.53	24.00	25.53
(ii) PORT AND DOCK CHARGES	63.08	57.40	59.39	63.60	59.39	63.60
(iii) ESTATE RENTALS	1.03	1.61	1.65	1.73	1.85	1.73
(iv) TOWNSHIP	2.17	2.07	2.38	2.52	2.38	2.52
<b>SUB TOTAL</b>	<b>88.48</b>	<b>85.35</b>	<b>87.42</b>	<b>93.39</b>	<b>87.42</b>	<b>93.39</b>
DEPRECIATION	10.10	7.96	9.38	11.05	9.38	11.05
<b>FINANCE &amp; MISCELLANEOUS EXPENDITURE</b>						
RETIREMENT BENEFITS/EX GRATIA PAYMENT	11.70	19.62	10.42	11.20	10.42	11.20
WRITE OFF LOSSES	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL (II)</b>	<b>110.30</b>	<b>112.93</b>	<b>107.22</b>	<b>115.64</b>	<b>107.22</b>	<b>115.64</b>
<b>(III) SURPLUS (I)-(II)</b>	<b>79.41</b>	<b>68.77</b>	<b>85.61</b>	<b>99.84</b>	<b>95.09</b>	<b>110.77</b>
<b>(IV) MANAGEMENT &amp; GENERAL ADMINISTRATION OVERHEADS</b>	<b>27.83</b>	<b>31.82</b>	<b>33.40</b>	<b>35.74</b>	<b>33.40</b>	<b>35.74</b>
<b>(V) SURPLUS/DEFICIT (III)-(IV)</b>	<b>51.58</b>	<b>36.95</b>	<b>52.20</b>	<b>63.89</b>	<b>61.68</b>	<b>75.03</b>
<b>(VI) INTEREST ON LOAN</b>	<b>0.32</b>	<b>0.33</b>	<b>0.23</b>	<b>0.23</b>	<b>0.23</b>	<b>0.23</b>
<b>(VII) SURPLUS/DEFICIT AFTER INTEREST</b>	<b>51.26</b>	<b>36.62</b>	<b>51.97</b>	<b>63.66</b>	<b>61.45</b>	<b>74.80</b>
<b>(VIII) CAPITAL EMPLOYED</b>	<b>380.14</b>	<b>417.78</b>	<b>474.84</b>	<b>540.39</b>	<b>474.84</b>	<b>540.39</b>
<b>(IX) RETURN ON CAPITAL EMPLOYED @ 14%</b>	<b>53.22</b>	<b>58.49</b>	<b>66.48</b>	<b>75.66</b>	<b>66.48</b>	<b>75.66</b>
<b>(X) RETURN ON CAPITAL EMPLOYED @ 14% LESS INTEREST ON LOAN</b>	<b>52.90</b>	<b>58.16</b>	<b>66.25</b>	<b>75.43</b>	<b>66.25</b>	<b>75.43</b>
<b>(XI) SURPLUS/DEFICIT AFTER ROCE AND INTEREST ON LOAN</b>	<b>-1.64</b>	<b>-21.54</b>	<b>-14.28</b>	<b>-11.76</b>	<b>-4.79</b>	<b>-0.63</b>
<b>(XII) CAPITAL COST RECOVERY ON CAPITAL DREDGING EXPENDITURE IN EXCESS OF THE SAVINGS FROM THE MAINTENANCE DREDGING</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1.47</b>	<b>3.95</b>	<b>1.47</b>	<b>3.95</b>
<b>(XIII) NET SURPLUS/DEFICIT</b>	<b>-1.64</b>	<b>-21.54</b>	<b>-12.81</b>	<b>-7.81</b>	<b>-3.32</b>	<b>3.32</b>
<b>(XIV) SURPLUS/DEFICIT AS A PERCENTAGE OF OPERATING INCOME</b>	<b>-1.0%</b>	<b>-13.1%</b>	<b>-7.3%</b>	<b>-4.0%</b>	<b>-1.8%</b>	<b>1.6%</b>
<b>(XV) AVERAGE SURPLUS/DEFICIT AS A PERCENTAGE OF OPERATING INCOME FOR THE YEAR 2002-03 AND 2003-04</b>				<b>-5.6%</b>		

**ANNEX-II**

**Kandla Port Trust**  
**Scale of Rates**  
**CHAPTER - I**

**1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply :

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). "Full Container Load" "(FCL)" shall mean a container having cargo of one Importer/Exporter
- (v). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi). "Less than a Container Load" "(LCL)" shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter.
- (vii). "Port area" means the custom bonded area of the Port.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the

**Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.**

- (b). In respect of storage charges on containers, the charges will be collected in equivalent Indian Rupees based on the Market Buying rate prevalent on the day of entry of the vessel in case of Import containers; and on the day of arrival of the containers into the port in case of export containers.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the KPT shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be in the range between a minimum of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India and a maximum of 18% within which the KPT can choose the rate convenient to their purpose. The penal interest will apply to both the KPT and the port users equally.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the KPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix). An LCL container coming in and going out of the KPT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.

**CHAPTER - II**  
**VESSEL RELATED CHARGES**

**SCHEDULE OF PORT DUES**

Sr. No.	Rate per GRT						Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Kandla			Vadinar				
	Size of vessel	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (In US \$)	Size of vessel	Coastal vessel ( In Rs.)	Foreign- going vessel (In US \$)		
1.	Upto 10,000 GRT	6.00	0.175	Upto 10,000 GRT	1.70	0.05	The due is payable on each entry into the port	
2.	10,001 - 30,000 GRT	6.65	0.20	10,001 - 40,000 GRT	2.05	0.06	— do —	
3.	30,001 GRT and above	6.85	0.20	40,001 GRT and above	2.40	0.07	— do —	

**Notes:**

- (1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (3). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
  - (i). Vessel entering the port for taking any provisions, water bunker, etc. for her own consumption.
  - (ii). Telegraph vessel.
- (7). No Port dues shall be chargeable in respect of :
  - (i). any pleasure-yacht; or,
  - (ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- (8). Dedicated daughter vessels employed due to draft restriction at the Kandla port for the purpose of shuttling down between the Vadinar lighterage point and the Kandla port shall be treated as 'coastal vessel' if they possess valid Coastal Licence. Further, no Port Dues shall be levied on them at Kandla if Port Dues are levied at Vadinar.

## 2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES

Sr. No	Size of vessel	Rate per GRT			
		Kandla		Vadinar	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 10,000 GRT	13.30	0.388	8.90	0.26
2.	10,001 - 30,000 GRT	12.85 subject to a minimum of Rs.1,33,000/- per vessel	0.375 subject to a minimum of US\$ 3,880 per vessel	7.90 subject to a minimum of Rs. 89,000 per vessel	0.23 subject to a minimum of US\$ 2600 per vessel
3.	30,001 GRT and above	9.40 subject to a minimum of Rs 3,85,500/- per vessel	0.275 subject to a minimum of US\$ 11,250 per vessel	7.55 subject to a minimum of Rs. 2,37,000 per vessel	0.22 subject to a minimum of US\$ 6900 per vessel

## 2.2. MISCELLANEOUS PILOTAGE FEES

Sr. No	Items	Rate	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Inward or Outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours).	8,146.75	238.00
2.	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming vessel and returns back due to non-arrival of vessel	13,442.10	392.70
3.	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back due to non-readiness of vessel.	13,442.10	392.70
4.	Cancellation of shifting of vessels (with notice of less than 3 hours)	18,839.50	550.38
5.	Services rendered by Pilot to a vessel at OTB / Pilot Station for double banking, etc.	25% of Pilotage fees	
6.	Attendance fees if Pilot is required to attend a ship at the request of the master or the agent or by the KPT's authorised official for work other than piloting the ship in or out of the harbour or other than berthing or unberthing or shifting of the vessel.	1344.55 per hour or part thereof	39.28 per hour or part thereof
7.	Pilot detained in the Port Launch for more than half an hour before boarding the vessel.	2,159.25 per hour or part thereof	63.08 per hour or part thereof
8.	Pilot detained on board the vessel to be piloted in or out or shifted for more than 15 minutes.	6,741.60 per hour or part thereof	196.95 per hour or part thereof

### Notes:

- (1). Pilotage fees of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel groups according to GRT of that vessel.
- (2). Pilotage fees shall include services of Pilot(s) for pilotage of vessels; and, provision of required number of flotilla like tug/tugs, Pilot Launch/ Mooring Launch for inward and outward movement and one shifting operation within the harbour.
- (3). Any additional shifting requested by the vessel shall be charged at 25% of the Pilotage fees.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.

- (i). “Port convenience” is defined to mean the following:
- (a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted /inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”. The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.
  - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall treated PORT CONVENIENCE”.
  - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions vessel is considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.
  - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.
  - (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
  - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
  - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (5). Additional Pilotage fees shall be levied for vessels shifting to Outer Tuna Buoy (OTB). This will not be charged, however, if the vessel sails out from OTB.
- (6). When the vessel is shifted/removed to OTB for the convenience/ousting priority of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage fees, as applicable.
- (7). Any pilotage carried out with restricted engine power shall be charged at one-and-half times the rates prescribed in Schedule of Pilotage fees and for piloting a vessel under ‘Cold move’, Pilotage fees shall be levied at double the rates prescribed in the Schedule of Pilotage fees.
- (8). Pilotage will not be compulsory in case of vessels upto and below 200 GRT. Such vessels may, however, ask for pilot if they so desire on payment of fees as specified in the Schedule of Pilotage fees.
- (9). Pilotage will not be compulsory for the vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955 except at the time of initial entry and final departure outward.
- (10). Whenever vessels from the Port are shifted to OTB during exigencies of cyclone/flood/ natural calamities, no Pilotage fees will be recovered for such shifts.

- (11). The rates specified in this schedule are for pilotage from upto 3.22 kilometres (two lies) seaward of the pilot station (Outer Tuna Buoy).
- If, however, the vessel requires the Pilot to board the vessel beyond a point 3.22 kms seaward from the pilot station (Outer Tuna Buoy), Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometres (6 miles) seaward from pilot station (Outer Tuna Buoy).
- (12). When the pilot is required to attend the vessels which are grounding, drifting, etc. attendance fees of Rs. 1344.55 per hour or part thereof for coastal vessel and US \$ 39.28 per hour or part thereof for foreign-going vessel shall be levied. For the services of tug requisitioned to attend/tow such vessels, or other vessels for any other reasons, the tug hire charges at the rate prescribed in the Scale of Rates shall be leviable.
- (13). When the services of a pilot are requisitioned for inward or outward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 12 hours before the time the pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilots are requisitioned within less than 12 hours, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges.
- (14). Where the KPT or its authorised official is satisfied that the pilot cannot be posted at the time mentioned in the requisition due to non-availability of berth for the incoming ships or due to tide timings and the like, the time and date for boarding the vessel by the pilot shall be fixed by the KPT or its authorised official.
- (15). No requisition will, however, be required if a pilot is required to shift/attend a vessel in an emergency beyond the control of a Master of the vessel, such as fire on board, dragging of anchor, and the like.

### 3.1. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES

(A).

Sr. No.	Size of vessel	Rate per GRT per shift of 8 hours or part thereof			
		General Cargo Berths		Liquid Cargo Berths	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	Upto 10,000 GRT	0.57	0.0166	0.43	0.0125
2.	10,001 - 30,000 GRT and above	0.57	0.0166	0.57	0.0166

(B).

Sr. No.	Particulars	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US \$)
1.	Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, etc. using quay berths, south, north and west wharves of Bunder Basin, Maintenance Jetty, Ferry Berths and Service Jetty at OOT (per shift of 8 hours or part thereof).	54.35	1.588
2.	Vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955: For use of quay berth or any berth wharf or jetty (per GRT per shift of 8 hours or part thereof)	0.14 (subject to a minimum of Rs.52.00)	0.004 (subject to a minimum of US\$1.52)
3.	Berth hire and mooring fees for LASH barges (per shift of 8 hours or part thereof).	67.90	1.983
4.	Berth hire / mooring fees / stream dues for fishing trawlers (per shift of 8 hours or part thereof).	9.60	0.28

**Notes:**

- (1). The Berth hire charges of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2). Berth hire charge for non-crane general cargo berths, shall be levied at 80% of the rates prescribed in this Schedule.
- (3). In the case a vessel is double banked with other another vessel occupying General cargo berth or Oil jetty berth, the vessel so double banked will be charged at the rate of 50% the Berth hire charges specified above.
- (4). The cranes and equipments are supplied on the condition that the Port shall not take any responsibility for any loss or damage to life or property or break down of it at any stage which may occur or result out of use of equipment owing to any reason and that the liability of such loss/ damage/ break-down shall rest with the user/hirer of the equipment. The users will be solely responsible for damages to equipment and Port property that may occur or result during the working of equipment as per requisition on account of any reason, such as, overloading of crane, under coaming, improper slinging of cargo etc. The parties shall make good of the damages (fair wear and tear excepted) and pay to the Port all cost or repairing of damages and replacement actually incurred.

**3.2. SCHEDULE OF MOORING CHARGES**

Sr. No	Particulars	Rate per GRT per shift of 8 hours or part thereof	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	Moorings charges at Kandla	30% of the applicable Berth Hire charges	
2.	For vessels using SBM at Vadinar	0.11	0.0033

**3.3. SCHEDULE OF ANCHORAGE CHARGES**

Sr. No	Particulars	Rate per shift of 8 hours or part thereof	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (In US \$)
1.	Sea-going mechanically propelled vessels:		
(a).	Kandla OTB	89.70	2.62
(b).	Vadinar	65.00	1.90
2.	Inner Anchorage	20% of the applicable Berth Hire charges	
3.	Crafts other than sea-going vessels	17.00	0.496

**3.4. TRANSHIPMENT / LIGHTERAGE FEES FOR VESSELS LYING ON THEIR OWN ANCHORS.**

Particulars	Rate per GRT per 30 days or part thereof			
	Mother vessel (vessels arriving with cargo to be transferred)		Daughter vessel (vessels receiving cargo)	
	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
Anchorage fees for vessels lying on their anchors in stream and carrying out transhipment / lighterage operations.	1.70	0.05	0.43	0.0125

### 3.5. SCHEDULE OF BEACHING CHARGES

Particulars	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (In US \$)
Vessels lying idle in the beach (rate per GRT per calendar month or part thereof)	1.30	0.038

#### General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:

- (1). The period of 8 (Eight) hours shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/mooring/anchorage.
- (2). No vessel shall be liable to pay both Mooring fees and Berth hire in 8 hours time if there is a shifting from mooring berth to quay berth or vice versa. The rate applicable at the commencement of the shift shall be charged for that shift and thereafter the rate chargeable at the new place, berth or mooring point shall be applicable.
- (3). Launches/crafts belonging to the Central/State Governments engaged in anti-smuggling activities shall be exempted from the levy of Berth hire, Mooring fees and Anchorage charges.
- (4). Where vessels are having single tonnage i.e. NRT the same will be treated as GRT.
- (5). If during the period of 8 hours time, a vessel lying at anchor at Outer Tuna Buoy or stream in Harbour area is shifted to mooring or at cargo berth, the Anchorage charges only will be charged upto the time of making fast in the mooring or berth as the case may be. The levy of Mooring fees or Berth hire will start from the point of time the vessel is made fast to mooring or berth, upto the time of unmooring or unberthing.
- (6).
  - (I). No Berth hire shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal berth hire equal to one day's berth hire charge (i.e., 3 units of 8 hours each) shall be levied for false signal.
  - (II). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
  - (III). The time limit of four hours prescribed for cessation of Berth hire shall exclude the ship waiting time for want of favourable tidal conditions.
- (7). Any vessel which continues to occupy any berth at the port without carrying out cargo handling operations for any reasons and after the expiry of the period of notice given by the KPT or its authorised officials to vacate the berth, shall pay Berth hire charges at five times the normal rate from the time and date of expiry of notice. These charges will be in addition to normal Berth hire charges.
- (8). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.
- (9). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

**CHAPTER - III**  
**CARGO RELATED CHARGES**

**1. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

Sr. No	Particulars of commodities	Unit	Rate (in Rs.)
(A)	<b>Liquid (in bulk)</b>		
1.	<b>POL and products</b>		
(a).	Crude Oil	M.T.	12.00
(b).	POL Products	M.T.	28.28
(c).	LPG	Cu.m.	100.00
2.	Edible oil – crude and refined	M.T.	30.00
3.	Non Hazardous chemicals	M.T.	30.00
4.	Hazardous chemicals	M.T.	40.00
(B)	<b>Dry Cargoes</b>		
1.	Fertiliser and raw material including sulphur	M.T.	20.00
2.	Food grains, cereals, pulses and oilseeds	M.T.	7.50
3.	Cement & clinker	M.T.	15.00
4.	Ores and minerals (in all forms)	M.T.	11.25
5.	Granites and marbles	M.T.	16.00
6.	Metals (Ferrous / non- ferrous) (including pipes, plates, pig iron and coil sheet)	M.T.	28.00
7.	Metal scrap	M.T.	30.00
8.	Animals (small)	Nos.	6.00
9.	Animals (big)	Nos.	20.00
10.	Animal products, bone meal, hides and skins.	M.T.	7.50
11.	Oil cakes and fodder	M.T.	7.50
12.	Waste paper and newsprint	M.T.	20.00
13.	Construction material and sand	M.T.	11.25
14.	Coal and coke (including firewood)	M.T.	16.00
15.	Wood, timber and bamboo	Cu.m.	20.00
16.	Jute & jute products and coir products.	M.T.	15.00
17.	Cotton including cotton waste	M.T.	15.00
18.	Salt	M.T.	2.80
19.	Sugar	M.T.	7.50
20.	Asbestos	M.T.	15.00
21.	Synthetic resin and wood pulp	M.T.	30.00
22.	Arms, ammunition, explosives and defence stores	M.T.	65.00
23.	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE, etc.	M.T.	15.00
24.	Passengers (Embarking & Disembarking)	Per Person	180.00
25.	Empty containers (upto 20 feet)	Nos.	120.00
26.	Empty container (above 20 feet)	Nos.	180.00
27.	Loaded container ( upto 20 feet)	Nos.	600.00
28.	Loaded container (above 20 feet)	Nos.	900.00
29.	Tower materials	Ad valorem	0.30%
30.	Project materials	Ad valorem	0.20%
31.	Machinery including motor vehicles and auto components/electrical	Ad valorem	0.20%

Sr. No	Particulars of commodities	Unit	Rate (in Rs.)
32.	Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc.	Ad valorem	0.65%
33.	All other unspecified goods	M.T.	35.00
34.	Postal articles and Diplomatic mail, Bonafide ships' fitting, ship's stores (including ship provision) and dunnage, Bonafide crew's luggage and personal effects accompanying them, packing materials, personal baggage and military equipment accompanying military personnel moving on duty, bunkers for Central & State Govt. launches engaged in anti-smuggling activities and fodder accompanying livestock and not manifested as cargo.		FREE

**Notes:**

- (1). The rates of wharfage charges prescribed above in their application to cargoes other than Bulk, i.e. break bulk and non-containerised cargo shall be charged Rs.15/- per MT for supply of Port labour in addition to the above rates.
- (2). Wharfage charges for liquid bulk cargo prescribed above are applicable for handling at the Liquid Cargo Berths. If Liquid bulk cargo is handled at General Cargo Berths, 20% additional wharfage will be charged.
- (3). 50% of the wharfage charges shall be levied as transhipment charges in the cases where the cargo discharged from the mother vessel to daughter vessel within port limits is destined to other ports. In case of transhipment of crude at Vadinar, transhipment charges of Rs. 5/- per M.T. shall be levied.
- (4). Wharfage charges on bulk items of cargo excepting POL products (mineral oil) shall be levied on the manifested tonnage of the vessels. In the case of mineral oils, the quantity shown in out turn reports duly certified by Customs shall be the basis for levy of wharfage charges.
- (5). 'Advalorem' charges on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs' Bill of Entry/ shipping bill/ bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on the bill of lading/ invoices, etc.
- (6). The advalorem rates prescribed in this Schedule are inclusive of cost of shore labour, handling, etc. Shipping documents such as Bill of lading/shipping bill shall be produced to assess the wharfage charges on CIF/FOB value of the consignments, as the case may be.
- (7). Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. In the case of shut out cargo, shut out charges equivalent to the wharfage charges, as applicable, shall be levied in lieu of demurrage free period allowed as applicable to export cargo.
- (8). Transhipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel, single wharfage shall be leviable for the both movements.
- (9). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage dues, wherever necessary, shall be paid before the goods are shipped. Similarly, all goods landed within the limits of the Port of Kandla shall be assessed on import application and the wharfage dues, shall be paid by the concerned before the delivery is given.
- (10). The wharfage shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package, as specified in the

relative invoice or other shipping document, shall be reckoned with subject to fresh check, if the circumstances so require.

- (11). Wharfage, as applicable, will be levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or rearranging the vessel's cargo either by lighters from overside or over the docks wharves.
- (12). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

## 2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES

### 2.1. Free Period

Sr. No.	Particulars	Imports	Exports
1.	General Cargo	5 days	15 days
2.	Timber logs	8 days	—
3.	Export cargo to be stuffed into containers	—	15 days
3.	Shutout cargo	—	15 days
4.	Hazardous goods	3 days	3 days

#### Notes:

- (1). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs holidays and the port's non operating days shall be excluded.
- (2).
  - (i). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
  - (ii). When a vessel's cargo is partly discharged in stream and partly on wharf, the free period of storage in transit sheds and yards shall be reckoned with separately.
  - (iii). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
  - (iv). Free period in respect of cargo landed directly on the wharf shall commence from the date of complete discharge of the cargo by the vessel.
  - (v). In case of removal of the vessel from the berth for any reason whatsoever before complete discharge of the manifested quantity, the free period shall start for the cargo so discharged from the time of the removal of the vessel from the berth.
- (3). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading to the extent of quantity loaded.
- (4). Free period on export cargo to be stuffed into container shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit area. The demurrage shall cease from the day of stuffing (both days inclusive).
- (5). Free period for shut out cargo shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.

- (6). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports. The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at double the normal rates specified in above schedule.
- (7). **Survey Goods**  
Goods detained for survey shall enjoy free storage for a period of seven days from the date of complete discharge of vessel's cargo, subject to the conditions that :
- (i) Application for survey addressed to the KPT or its authorised official is received within the normal free period applicable.
  - (ii) The importers shall submit a survey certificate indicating full particulars of cargo surveyed within 21 days after the expiry of normal free period applicable.
- (8). **Salvage Goods**  
The free period of seven days will be counted from the date on which the goods are actually salvaged.
- (9). **Unclaimed Goods**  
Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of seven days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the KPT.

## 2.2. Demurrage Charges

Demurrage charges shall be levied on all goods left in the Port's transit sheds and yards beyond the free days, including Sundays and Holidays.

(Amount in Rs.)				
Sr. No.	Particulars	Unit	Covered Area	Open Area
1.	1 <sup>st</sup> week	Per M.T. or part thereof per day or part thereof.	2.50	1.25
2.	2 <sup>nd</sup> week	- do -	3.75	1.90
3.	3 <sup>rd</sup> week	- do -	5.00	2.50
4.	4 <sup>th</sup> week	- do -	10.00	5.00
5.	5 <sup>th</sup> week	- do -	20.00	10.00
6.	6 <sup>th</sup> week	- do -	40.00	20.00
7.	7 <sup>th</sup> week and above	- do -	80.00	40.00

### Notes:

- (1). A day shall be reckoned as calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of demurrage charges.
- (2). **Demurrage on goods detained by Customs:**
  - (i). Periods during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers; and
  - (ii). where goods are detained by Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by Commissioner of Customs to be not

attributable to any fault or negligence on the part of the importers, for such period of detention under (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 30 days of detention	:	20% of applicable demurrage
31 <sup>st</sup> to 60 <sup>th</sup> day	:	50% of applicable demurrage
Beyond 60 days	:	100% of applicable demurrage

### 2.3. SCHEDULE OF DWELL TIME CHARGES ON CONTAINERS

Period of occupation	Rate per container per day or part thereof	
	Upto 20' Container (In US\$)	Above 20' Container (In US \$)
First 07 days	Free	Free
08 to 15 days	0.50	1.00
16 to 30 days	1.00	2.00
31 to 45 days	1.50	3.00
Above 45 days	3.00	6.00

#### Notes:

- (1). Import containers removed out of the Port area for destuffing/ stuffing shall be charged dwell time charges from the day following the complete discharge of the vessel till the date of removal (including the date of removal). Similarly, export containers received shall be charged dwell time charges from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (excluding the date of shipment).
- (2). If a container has already been charged dwell time charges on a particular day, the same unit will not be charged again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3). The dwell time charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be

continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of .75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

#### 2.4. CHARGES FOR SUPPLY OF ELECTRICITY TO REEFER CONTAINERS

Particulars	Rate per container per 8 hours or part thereof	
	Upto 20' Container (In US\$)	Above 20' Container (In US \$)
Charges for supply of electricity to reefer containers	5.50	8.25

**Notes:**

- (1). Reefer points will be allotted on per point basis.
- (2).
  - (i). The port reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the user may incur in the event of the following:
    - (a). Failure of electric supply due to reasons beyond the control of the KPT;
    - (b). The KPT's inability to supply power in time; and,
    - (c). Disconnection of the supply of power without assigning any reasons, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
  - (ii). The KPT will permit users to make their own arrangement for alternative power supply by bringing generating sets or otherwise at their own cost when power supply is disrupted / disconnected.
  - (iii). Additional charges for supply of electricity to reefer points shall not be leviable for the duration of such non-supply of electric power.

**2.5. LICENCE (STORAGE) FEES ON GENERAL CARGO**

**(A). FOR OPEN SPACE**

<b>Period of occupation</b>	<b>Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof</b>		
	<b>Kutchha Plots (uncemented / unasphalted) ( In Rs.)</b>	<b>Pucca Plots (cemented asphalted) ( In Rs.)</b>	<b>Bins and raised plinth ( In Rs. )</b>
0 – 60 days	35.00	60.00	70.00
61 – 90 days	70.00	120.00	140.00
91 – 180 days	87.50	150.00	175.00
Beyond 180 days	105.00	180.00	210.00

**(B). FOR COVERED SPACE**

<b>Period of occupation</b>	<b>Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof</b>	
	<b>Ground Floor (in Rs.)</b>	<b>First Floor (in Rs.)</b>
0 – 60 days	150.00	130.00
61 – 90 days	300.00	260.00
91- 180 days	375.00	325.00
Beyond 180 days	450.00	390.00

**Notes:**

- (1). Period for the purpose of calculation of Licence (Storage) fees shall be counted taking into account the period of stay of the cargo, both for open and covered areas.
- (2). Application for storage spaces shall be made before storage of goods to the KPT or its authorised official. Any unauthorised occupation of storage spaces shall be liable for payment of double the rent, as a penalty.
- (3). Licence (Storage) fees shall be paid in advance. Penal interest, as prescribed in point no. (vi) (b) in 1.2. General Terms and Conditions in Chapter I shall be levied on the amount due but not paid from the date on which the amount becomes due till the date of actual payment which shall in no case exceed 7 days. If, for any reason, payment is delayed beyond 7 days from the date of the amount becoming due occupation will be treated as unauthorised.
- (4). The space allotted shall be vacated on notice from the KPT or its authorised official failing which it will be treated as unauthorised occupation; and, the Port Authorities shall take other action, as deemed fit.
- (5). The KPT shall have the right to take over the spaces, allotted on rental basis, which are unoccupied/empty without any prior notice in the interest of the Port operation. In such cases, proportionate reduction in rent shall be allowed.
- (6). The day for the purpose of levy of storage charges will be from 08.00 hrs. to 08.00 hrs.

**2.6. CHARGES FOR OFFICE ACCOMMODATION (INSIDE PORT AREA)**

<b>Basis of charge</b>	<b>Rate</b>
Per sq. metre or part thereof per month	Rs. 60.00

**CHAPTER - IV**  
**MISCELLANEOUS CHARGES**

**1. SCHEDULE OF CHARGES FOR FRESH WATER SUPPLY TO VESSELS**

Sr. No	Particulars	Rate per kilolitre or part thereof	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	Water supplied to vessels / Craft alongside berths	Rs.51	US \$ 1.49
		Subject to minimum charges for 100 Kls.	

**Note:**

The minimum charges as prescribed shall be levied if the Owner, Master or Agent or his authorised representative of the vessel refuses to take delivery of water, as requisitioned.

**2. SCHEDULE OF CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY PERMIT, TOKEN, CERTIFICATES & STATISTICAL STATEMENTS**

Sr. No.	Particulars	Rates
1.	Charges for issue of permanent entry permit and token.	Rs. 50.00
2.	Charges for issue of certificate and Statistical statement by Traffic and Marine departments.	Rs. 50.00

**Notes:**

- (1). No charges shall be levied from non-commercial Department of Government of India, State Governments, Committees appointed by Governments, Press Agencies or their representatives requiring statistics for publication in press.
- (2). No fee shall be charged for issue of passes/token to employees of the KPT.

**3. SCHEDULES FOR HIRE CHARGES FOR MOBILE CRANES, FORKLIFTS, ETC. FOR CARGO HANDLING PURPOSE**

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (In Rs.)	Min. charges (in Rs.)
1.	Forklift truck of capacity upto 3 tonnes	Per hour or part thereof	280.00	560.00
2.	Forklift truck of capacity above 3 tonnes upto 5 tonnes	-do-	311.00	622.00
3.	Pay loader (Front End Loader)	-do-	352.00	704.00
4.	Tractor (capacity upto 10 tonne)	-do-	278.00	556.00

**Notes:**

- (1). (i). The hire charges will commence from the time of despatch of the equipment subject to maximum transit time of 30 minutes, provided the equipment so despatched is made available for operation at work site.
- (ii). The period of detention of each occasion of 30 minutes and above on account of break down of equipment and withdrawal of the equipment by the

port for its own work during the period of requisition will be excluded for computation of the period of hire.

- (2). The parties are required to submit requisition for specified shifts/period for cranes and other cargo handling equipment by 1430 hours on working days for the 3<sup>rd</sup> shift of the day and 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment.
- (3). The parties are allowed to cancel the requisition for equipment before or after it is supplied to them by giving one hour's notice.
- (4). The conditions specified at 2 and 3 above will also be applicable to supply of wharf cranes to master/owner/agent of the vessel for cargo handling operations for which the charges are included in the Berth hire charges.

#### 4. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of weigh bridge by trucks & other small vehicles	Per vehicle	20.00
2.	For use of weigh bridge by Trailors and other large vehicles	- do -	40.00
3.	For hiring weights only	For set per day or part thereof	10.00
4.	For issuing weighment certificates	Per consignment	50.00

**Notes:**

- (1). The attendant labour shall be supplied by the parties concerned.
- (2). No weighment charges are leviable if weighment is done in the interest of the port for the purpose of assessing Port charges.

#### 5. SCHEDULE OF CHARGES FOR DIRTY BALLAST TANK, TRANSFER / INTER-TRANSFER OF POL PRODUCTS

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of dirty ballast tanks of 4000 tones capacity	per shift of 8 hrs. or part thereof	15,500.00
2.	Transfer of POL products from Dirty Ballast Tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharrohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hours or part thereof	5,529.00
	Diesel operated pump (600HP) Connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof	584.00
	Electric pumps (519 HP) with 12" dia pipeline	- do -	338.00
	Electric pumps (519 HP) with 16/2" dia pipeline	- do -	337.00
3.	Inter-transfer of POL products from M/s.IOC fore shore terminal to Oil companies at Kharrohar and vice versa through Kandla Port Trust pipelines.	Per shift of 8 hours or part thereof	10,820.00

**General Notes for Schedules 1, 2, 4 and 5**

The appliances shall be hired subject to the condition that the Port undertakes no responsibility for any loss or damage to life or property which may directly or be caused due to failure of the appliances at any stage and that the hirer shall keep the appliances in good order and condition and shall make good all damages (fair wear and tear excepted) whether by accident by fire or otherwise in all cases where the appliances are manned by the hirer themselves or otherwise. The cost of repairing the damage shall be that actually incurred for the purpose including the usual indirect and centage charges, while the cost of replacement will be either the original book value or the replacement cost whichever is higher.

**6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT**

Sr. No	Description	Unit	Rate	
			Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	<b>Tugs :</b> a) Upto 7.5 tonne B.P. b) 7.60 to 20 tonne B.P. c) 21 to 35 tonne B.P.	Per hour or part thereof	3500.00 10,000.00 13,500.00 (subject to a minimum of Rs. 40,500)	120.00 475.00 500.00 (subject to a minimum of US\$ 1500)
2.	<b>Launches</b> a) Upto- 200 B.H.P. b) 201 – 400 B.H.P. c) Above 600 B.H.P.	Per hour or part thereof	1024.00 3000.00 2387.65	34.58 100.00 90.80
3.	<b>Fire fighting craft</b>	Per block of 8 hours or part thereof	38,680.00	1841.17
4.	<b>Water barge 'BHIMSEN'</b>	Per hour or part thereof	3410.00	162.32

**Notes:**

- (1). Hire charges of 35 ton BP tug for pull back operations at Vadinar is subject to following conditions :
  - (i). The hire charges shall be levied per block of 8 hours or part thereof. The rate shall be Rs. 1,66,168/- for a coastal vessel and US \$ 5462.10 in case of a foreign going vessel.
  - (ii). If the last block of hire is 4 hours or less than 4 hours the charges for the same will be levied at the rate of Rs. 83,084/- for coastal vessel and US \$ 2731.05 in case of foreign going vessel for the half block.
  - (iii). If the tug is hired by the oil companies in continuation before or after pull back operations, the charges will be levied at Rs. 83,084/- for coastal vessel and US \$ 2731.05 per half block of 4 hours or part thereof for foreign going vessel.
- (2). Where the agents, owners/ masters of the vessels or other port users share the launches with the Port Trust's pilots or other officials on duty within Kandla Port Limits, subject to availability, convenience of the time, etc., each party shall pay hire charges for craft at the one third of the rate prescribed in the Scale of Rates.
- (3). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Kandla Creek either in mooring or anchorage shall be reduced

by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charges of US\$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs.180/- in case of coastal vessel.

- (4). If a craft is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charges of US\$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs.180/- in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.
- (5). Charges for hiring of port's tug for towing lash barges within the Kandla Port limits shall be reduced by 50% of the rates prescribed.

## 7. SCHEDULE OF CHARGES FOR STEEL FLOATING DRY DOCK

Sr. No	Particulars	Rate per vessel					
		Crafts upto 30 mtrs.		Crafts between 30 to 60 mtrs		Crafts above 60 mtrs	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)
1.	Docking & undocking the vessel in including 1 <sup>st</sup> day hire and cleaning of dry dock.	49,921	14,58.40	59,844	17,48.30	69,819	20,39.70
2.	Dry dock hire from 2 <sup>nd</sup> day to 8 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	17,649	515.60	21,180	618.75	24,711	721.90
3.	Dry dock hire from 9 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	26,475	773.44	31,769	928.10	37,064	1082.80
4.	Dry dock hire from 21 <sup>st</sup> day or part thereof	42,653	12,46.08	51,184	14,95.30	59,714	1744.50

Sr. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
5.	Removing and refitting keel blocks in way of repairs. Besides, special blocks, if required to be laid on account of peculiarities in the construction of any vessel	2806.85 per block	82 per block

### Notes

- (1). (a). Berthing and unberthing the crafts alongside the dry dock will be charged as per the Scale of Rates.  
 (b). The hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day.
- (2). Facilities available at dry dock viz. dock crane, staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ Rs. 500/- per hour or part thereof shall be levied. If used

beyond day shift, i.e. after 1600 hours, then the charges shall be double the day shift charges.

- (3). Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which sinking operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.
- (4). Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.
- (5). The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.
- (6). When more than one vessel is docked and also undocked together, then only the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels.
- (7). Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The KPT shall not accept any responsibility / liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.
- (8). The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.
- (9). For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 30% of the rates prescribed at Sr.No.1 of this Schedule shall levied.
- (10). 50% of the prescribed charges at Sr.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.

These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock incharge not later than 1400 hours on the day previous to the day fixed for operation.

- (11). If services of tug, launch, etc. are utilised by the KPT as a requirement of the dry dock during docking / undocking operation, the same will not be chargeable.
- (12). While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel alongwith the expected period of stay in the dry dock indicating dates.
- (13). In a situation, if any vessel is required to be dry docked before the expiry of the regulated period for which a vessel is already in the dry dock, the latter will be charged at 25% of the hire charges applicable to her for those two days viz. the day of operation and the previous day. The former vessel requiring dry dock will, however be charged remaining 75% of the hire charges applicable to the latter vessel for those two days; in addition to the normal charges leivable for her i.e. if another vessel is to be dry docked on 8<sup>th</sup> day of the stay of the vessel already in the dock, her 7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> day will be charged at 25% of the applicable rate and remaining 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring dry dock; in addition to normal charges leivable for her operation and stay.
- (14). When two or more vessels are occupying the dry dock and if for any reason, one of the vessels is not ready to undock on the expiry of the period for which stay of the vessel alongwith other vessel was regulated and thereby causing detention to the other vessel or vessels occupying the dry dock to undock, the Port may recover from the former vessel, in addition to the normal charges leivable, 75% of the hire charges applicable for the latter vessel or vessels during the period of detention. The vessel

or vessels which are detained will, however, pay to the Port remaining 25% of the hire charges applicable for the period of detention.

- (15). In case the situation is other way round i.e. if one of the vessels in the dry dock is required to be undocked before the expiry period for which she was regulated, the other vessels occupying the dry dock and within the regulated period will be charged at the rate of 25% of the applicable rate for these two days i.e. the day of operation and the previous day and 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring to be undocked before her schedule date for these two days, in addition to the normal charges leviable for her.

#### **8. SCHEDULE OF CHARGES FOR VEHICLES FOR PLYING IN DOCKS**

Item No.	Classifications	Rate per day (In Rs.)	Rate per month (In Rs.)	Rate per year (In Rs.)
1.	Buses and lorries	10.00	120.00	350.00
2.	Taxis	5.00	50.00	180.00
3.	Auto rickshaws	4.00	20.00	70.00
4.	Carts	1.00	10.00	30.00
5.	Mobile cargo handling equipments (mobile cranes, fork lift, FEL, etc.)	20.00	500.00	---

**Notes:**

- (1). A day shall be considered as a calendar day from midnight to midnight.
- (2). The above charges shall not apply at OOT Vadinar.

#### **9. SCHEDULE OF CHARGES FOR HIRE OF ELECTRIC WHARF CRANES IF HIRED FOR HANDLING CARGO OTHER THAN TO AND FROM SHIPS/ BARGES**

Per hour per crane	Rs. 427.50
--------------------	------------

**Notes:**

- (1). One hour notice in writing shall be given for cancellation of crane requisitioned as otherwise charges as prescribed for half shift shall be levied except on holidays for which notice of 24 hours is required failing which charges for two shifts will be levied.
- (2). Cranes will normally be made available for work during the shift hours as fixed from time to time. If cranes are required during the recess time due notice shall be given to the KPT or its authorised official well in advance; and, compliance with such requisitions will be subject to exigencies and discretion of the KPT.
- (3).
  - (i). A load greater than their marked lifting capacities shall not be put on the cranes.
  - (ii). Sling of import goods shall be made up directly under the open hatch way of any vessel unloading at quays and under no circumstances what-so-ever shall cranes be employed for the purpose of breaking out or removing goods from under the coaming.
  - (iii). The cranes shall be used alone and no other lifting gear shall be used in conjunction with them on any of lift without the permission in writing of the Traffic Manager.
  - (iv). Ship's officer must see that the Port crane work quite clear of ship's gear and of all obstructions.

- (v). Heavy lifts of over 1,000 kgs. shall be declared by the Master of the vessel who shall be responsible for all accidents arising from mis-declarations.
  - (vi). Cranes will be supplied only if available on the condition that the port shall not be responsible for any loss, damage or breakdown of any sort which may occur or result from the use of the cranes and that the liability for any such loss, damage or break down shall fall on the vessel for which the crane or cranes may be working for the time being.
  - (vii). No cargo shall be discharged from any vessel at a quay except under the supervision of the Master or Owner of the vessel or his Stevedores. Such Master or Owner or Stevedores shall be personally responsible to the Port for any loss or damage to life, limb or property arising from the carelessness of importer slinging of goods on board such vessels.
  - (viii). Master and Owner of vessels lying at a quay and their stevedores will be personally and severally responsible for proper provision of lights in those parts of the ship where work is being carried on in any way connected directly or indirectly with the use of port's quay and other property. In default, they shall be responsible to the port jointly and severally in respect of any loss or damage to life, limb or property which may result.
  - (ix). After commencement of operations of wharf cranes on hire, if there occurs stoppage of wharf operations due to power shut down or for any other reason not attributable to the hirer for a continuous period of not less than 30 minutes on each occasion the hirer shall be entitled for a deduction at the rate of Rs.37.5/- per hour in respect of foreign going vessel and Rs.25/- per hour in respect of coastal vessels for the duration of such stoppage of work. For this purpose, the period of stoppage in excess of 30 minutes will be rounded off to the next quarter of an hour.
-

